Jetzt 108 Seiten Umfang!

ModellEisenBahner

Magazin für Vorbild und Modell

Nr. 7
Juli 2016
65. Jahrgang

Deutschland 4,90 €
Österreich 5,70 €
Schweiz 9,80 sFr
B/Lux 5,80 €
NL 6,30 €
Dänemark 56,00 DKK
Frankreich/Italien/
Spanien/Portugal (cont.) 6,60 €



B13411

MEB-Testreport:
- *94 von ESU*
- *042 von Märklin*
- *Ferkeltaxe von Brawa*
- *Dampfspeicherlok von Beckmann*

Werkstatt:
- *Tuning eines Güterzug-Begleitwagens*

WELTREKORD-TUNNEL:
57 Kilometer durch den Fels



150 Jahre Berlin – Cottbus
Von der Spree in die Lausitz

„Salonwagen" auf sechs Achsen
Die Baureihe E 16

Neuer Gotthard-Basistunnel

Abschied vom Berg

Sichern Sie sich jetzt Ihre exklusiven Modelle bei Ihrem MC-Fachhändler



SPUR H0



Der Alex Zug - Teil 1 (Roco)

Im Set sind 2 Wagen von ROCO und 1 Wagen von Tillig enthalten. Alle Fahrzeuge sind aktuell auch noch im Einsatz.

64170 / 115 18 923 | H0 | VI NEM | = | 909 | Auflage 400 | **€ 199,99**



IC Deichgraf von Westerland nach Basel - Set 1 (Roco)

Inhalt: Abteilwagen 2. Klasse, Abteilwagen 2. Klasse mit Schlußlicht, Großraumwagen 2. Klasse. Weitere Sets folgen.

64166 / 115 18 893 | H0 | IV NEM | = | 909 | Auflage 300 | **€ 199,99**



Diesellokomotive 218 175-8 (Roco)

Die Intercityzüge werden zwischen Westerland und Hamburg mit 2 Diesellokomotiven der Baureihe 218 befödert. Das Modell ist für den IC Deichgraf das ideale Zugpferd.

73718 / 115 35 992 | H0 | IV NEM | = | 188 | digital | Auflage 250 | **€ 249,99**

79718 / 115 36 000 | H0 | IV NEM | ~ | 188 | digital | Auflage 200 | o. Abb. | **€ 249,99**



Flachwagen Sgns mit Container (Max Bögl, Märklin H0)

Der Max Bögl Container (40″) stammt von ACME und ist aufwendig bedruckt und gestaltet.

47094 / 115 18 931 | H0 | VI NEM | ~ | 227 | Auflage 1.000 | **€ 64,95**



Ihr schneller Klick zu uns!
gleich reinklicken
Einfach QR-Code mit Ihrem Handy einscannen.

IHR MC-FACHGESCHÄFT

Theile & Wagner GmbH & Co. KG
Reichenberger Straße 11, 02763 Zittau,
Tel.: 03583-50 09 70

Spiel + Sport Grob (Spiel u. Sport Hella u. Günter Grob, Inhaber Rainer Bliefernicht)
Bahnhofstraße 54-56, 21614 Buxtehude,
Tel.: 04161-28 60

Dluzak (Dluzak GmbH)
Rodigallee 303, 22043 Hamburg,
Tel.: 040-6 53 22 44

Hobby & Co (Hobby & Co. Freizeit-, Spiel- & Bastelwelt, Inhaber Peter Schwich e.K.)
Großflecken 34, 24534 Neumünster,
Tel.: 04321-41 87 16

Meiners Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstraße 13, 25348 Glückstadt,
Tel.: 04124-93 70 33

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Thalenhorststraße 15, 28307 Bremen,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Spielzeug HAAR (Anke Haar)
Hauptstraße 96, 28865 Lilienthal,
Tel.: 04298-9 16 50

Modellbahnshop Lippe
(CASISOFT MindWare GmbH)
Gildestraße, Ecke Marie-Curie-Straße, 32760 Detmold,
Tel.: 05231-9 80 71 23

Modellbahnladen Fortenbacher
(Modellbahnladen und Spielparadies Stephan Fortenbacher e.K)
Kampstraße 23, 33332 Gütersloh,
Tel.: 05241-2 63 30

Spielwaren Pelz, Ernst Pelz
(Inhaber Ernst Pötter)
Mittelstraße 10+13, 34466 Wolfhagen,
Tel.: 05692-23 61

Modellbahn Apitz
(Modellbahn Apitz GmbH)
Heckinghauser Straße 218, 42289 Wuppertal,
Tel.: 0202-62 64 57

WIEMO Modellbahntreff Münster
(WIEMO Modellbahntreff Münster, Inhaber Evely Wienker)
Warendorfer Straße 21, 48145 Münster,
Tel.: 0251-13 57 67

Spiel und Freizeit Wasser (Spiel und Hobby Wasser, Inhaber Herrmann Josef Wasser)
Markt 6, 53721 Siegburg,
Tel.: 02241-6 66 53

Spielzeugparadies
(Spielzeugparadies Gerd Klein GmbH)
Nagelstraße 28-29, 54290 Trier,
Tel.: 0651-4 88 11

Henke Spielzeugland
(Wilhelm Henke Fachmarkt für Hausgeräte, Hausrat und Spielwaren)
Bundesstr. 132-133, 59909 Bestwig,
Tel.: 02904-12 92

Meder Spielwaren (Meder OHG)
Berger Straße 198, 60385 Frankfurt/Main,
Tel.: 069-45 98 32

Spielwaren-Souvenir-Eisenbahnhaus Feigenspan (Spielwaren und Geschenke, Inh. Manfred Feigenspan e.K.)
Parkstraße 14, 61231 Bad Nauheim,
Tel.: 06032-28 74

Spiel + Freizeit Brachmann
(Heinrich Brachmann GmbH)
Rosenstraße 9-11, 63450 Hanau,
Tel.: 06181-92 35 20

Spielwaren Hegmann
(Berta Hegmann e.Kfr.)
Industriestraße 1, 63920 Großheubach,
Tel.: 09371-6 50 80 13

moba-tech (it-works Systemtechnik GmbH)
Bahnhofstraße 3, 67146 Deidesheim,
Tel.: 06326-7 01 31 71

Eisenbahn & Modellbau Köngeter
(Köngeter Bruno Eisenbahn u. Modellbau)
Poststraße 44, 71032 Böblingen,
Tel.: 07031-22 56 77

Spiel + Freizeit Zinthäfner
Solitudestraße 40, 71638 Ludwigsburg,
Tel.: 07141-92 56 11

Spiel + Freizeit Wagner (Spielwaren - Wagner, Inhaber Klaus J. Bühler e.K.),
Martin-Luther-Str. 7, 72250 Freudenstadt,
Tel.: 07441-76 09

Spiel + Freizeit Korb-Rau
Poststraße 50, 73033 Göppingen,
Tel.: 07161-7 25 77

Das Lokmuseum
(Das Lokmuseum, Inhaber Michael Merz)
Hauptstraße 23, 73108 Gammelshausen,
Tel.: 07164-91 93 64

HEIGES Spielwaren
(Wilh. Heiges Nachf. GmbH & Co. KG)
Fischbrunnenstraße 3, 73728 Esslingen,
Tel.: 0711-3 96 94 60

Spielwaren Bauer
(Karl Bauer, Inhaber Karlheinz Bauer e.K)
Marktstraße 7, 74613 Öhringen,
Tel.: 07941-9 49 50

Schreib- und Spielwaren Dunz
(Dunz GmbH & Co. KG)
Kesslergasse 5, 74821 Mosbach,
Tel.: 06261-9 21 20

Spielkiste (Spielkiste Brenner, Inhaber Matthias Brenner)
Kirchenplatz 2, 76275 Ettlingen,
Tel.: 07243-1 67 06

Spielwaren Reimann
(Spielwaren Reimann GmbH)
Untere Gießwiesen 15, 78247 Hilzingen,
Tel.: 07731-9 89 90

Die Spielzeugkiste
(Inhaber Michael Golombeck)
Rosenkavaliersplatz, 81925 München,
Tel.: 089-9 10 12 43

Spiel + Freizeit Seigert
(Seigert Spiel + Freizeit Handels GmbH)
Sägewerkstr. 18, 83395 Freilassing,
Tel.: 08654-47 90 91

Spielwaren Schmidt
(Spielwaren Schmidt Inhaber Karin Märkl e.K.)
Münchner Straße 33, 85221 Dachau,
Tel.: 08131-8 29 87

Augsburger Lokschuppen
(Augsburger Lokschuppen GmbH)
Gögginger Straße 110, 86199 Augsburg,
Tel.: 0821-57 10 30

Spiel+Freizeit Gersthofen
(Spiel+Freizeit Handels-GmbH & Co. KG)
Hery-Park 2000, 86368 Gersthofen,
Tel.: 0821-249 21-20 00

Spielwaren Habermeyer (Habermeyer Maria)
Färberstraße 90-92, 86633 Neuburg/Donau,
Tel.: 08431-86 43

Spielwaren Möhnle
Schrannenstraße 7, 86720 Nördlingen,
Tel.: 09081-42 28

Spielwaren Härtle
(Inhaber Matthias Franz e. Kfm.)
Kaufbeurener Str. 1, 87616 Marktoberdorf,
Tel.: 08342-42 09 90

Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Straße 27a, 90587 Siegelsdorf,
Tel.: 0911-75 31 75

Spiel + Freizeit Fechter
(Spiel + Freizeit Fechter GmbH),
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8, 91522 Ansbach,
Tel.: 0981-96 96 90

Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Straße 4, 93133 Burglengenfeld,
Tel.: 09471-70 12 11

Carl Hilpert KG
Schulerstraße 1-3, AT-1010 Wien,
Tel.: 0043-1-51 2 33 69

Spielwaren Heiss (Manfred Gress e.U.)
Museumsstraße 6, AT-6020 Innsbruck,
Tel.: 0043-512-58 50 56

Mikado Hobby, Spiel + Freizeit
(Mikado AG) Städtle 19, FL-9490 Vaduz,
Tel.: 00423-2 32 79 94

Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53, NL-1171 DB Badhoevedorp,
Tel.: 0031-20 6 59 94 94

Zevenspoor (Peter Schoonhoven)
Noordelijke Dwarsweg 94 a, NL-2761 GD Zevenhuizen,
Tel.: 0031-65 4 26 69 93

Trein en Zo (CRD Het Speelhuys Kampen)
Geerstraat 23-25, NL-8261 HL Kampen,
Tel.: 0031-38 3 33 82 84

Het Spoor (Kerselaers Henri)
Parkstraat 90, BE-3053 Oud-Heverlee,
Tel.: 0032-16 40 70 42



www.vedes.com



www.spielzeug-ring.com





Titel: Ce 6/8 II der SBB auf der Gotthardbahn
Foto: Klaus Eckert
Kleines Foto: Armin Schmutz







Die Nachtfotoparade im Bw Dresden-Altstadt gehört sicher zu den Highlights eines jeden Dampflokfestes. Am 15. April 2016 konnten 52 8154, 498.104, 475.111, 50 3501, 01 2118 und 01 137 aufgenommen werden.

MUSEUM

Dresden-Altstadt

☐ Unter dem Thema „Güterverkehr gestern und heute" fand vom 15. bis 17. April 2016 das nunmehr achte Dresdner Dampfloktreffen statt. Trotz des sehr durchwachsenen Wetters lockten die insgesamt neun betriebsfähigen Dampflokomotiven über 12 000 Besucher an. Die Dampfloks und die spezielle Atmosphäre ziehen die Besucher immer noch in ihren Bann. Geboten wurde den Gästen einiges: Neben den obligatorischen Führerstandsmitfahrten und der Nachtfotoparade auf dem Bw-Gelände in Dresden-Altstadt kam dieses Jahr, passend zum Motto, auch ein Fotogüterzug zum Einsatz. Bespannt wurde er von „Stangen-Elli" E 77 10 und 95 1027, der „Bergkönigin". Letztere bot dem Zuschauer am Samstag bei einer Parallelfahrt mit der Frankfurter 01 2118 auf der Tharandter Rampe ein Spektakel für Augen und Ohren. Auch 01 118, mit ihrer EDV-Beschilderung sicher der Star der Veranstaltung, kam neben der Parallelfahrt noch zu weiteren Sonderzugehren und bespannte einen 13-Wagen-Schnellzug von Dresden nach Děčín durch das malerische Elbtal. Am Samstagabend stand sogar noch eine weitere Leistung für die zu DDR-Zeiten im Betriebswerk Dresden-Altstadt stationierte Maschine auf dem Plan: Sie brachte den Sonderzug des Lausitzer Dampflokclubs zurück nach Cottbus. Neben den bereits genannten Maschinen kamen auch 50 3648 aus Chemnitz und 52 8154 aus Leipzig vor einem Sonderzug zum Einsatz. Im Bw Dresden-Altstadt konnten außerdem noch 475.111 des „Iron Monument Club" aus Pilsen, 498.104 der ŽSR aus Bratislava, 50 3501 aus Meiningen, 131.060 aus Ludwigslust und 03 1010 aus Halle bewundert werden. Der „Dreischläger" übernahm die Bespannung des Sonderzuges der „Stoom Stichting Nederland" von und bis Leipzig. Es bleibt, auf eine ähnlich gelungene Fortsetzung im Jahr 2017 zu hoffen. Ein Lob gebührt den Veranstaltern, machen es doch viele Hürden alles andere als leicht, ein Event dieser Größenordnung zu organisieren.



Schnellzugdampf im Elbtal: 01 2118 donnert am 16. April 2016 mit DPE 95951 durch Rathen. Rechts grüßt das Panorama-Berghotel Bastei.

FOTOS: HENDRIK FLATH



FOTO: ANDREAS MELCHERT

NOB-251 010 zieht am 12. Mai 2016 den RDC-Zug AZS 52405 um 10.03 Uhr auf der Marschbahn (KBS 130) bei Lenshallig nach Niebüll.

RAILROAD DEVELOPMENT CORPORATION (RDC)

Erste Probefahrten

☐ RDC hat am 10. Mai 2016 erstmals einen kompletten Autozug von Niebüll nach Westerland und zurück gefahren. Laut Auskunft von RDC werden derzeit Fahrten für den Nachweis der Betriebssicherheit durchgeführt. RDC hat eigentlich seit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 den Auftrag und einen Rahmenvertrag für über 100 Shuttlefahrten in der Woche. Mangels Wagenzulassung und diverser Anlaufschwierigkeiten sowie einer innovativen Betriebsführung von DB Autozug (Sylt Shuttle Plus) fanden diese aber schlicht nicht statt. Einige RDC-Wagen sind in Niebüll bei der NEG abgestellt. Die Auto-Züge von RDC sind nicht für den Transport von Lkw geeignet. Diese werden also weiterhin mit DB Autozug fahren.



FOTO: JÖRG BOEISEN

■ Wegen Bauarbeiten zwischen Aulendorf und Bad Waldsee wurde der bekannte Roßberger Kieszug vom 25. bis zum 29. April über Kißlegg und Lindau nach Kressbronn umgeleitet. Dabei kam wegen der zulässigen Achslast 225 802 (Ex-218 002) als Zugpferd zum Einsatz. Als zweites Triebfahrzeug war 225 073 (Ex-215 073) vorgesehen, allerdings musste sie schon am 24. April in Friedrichshafen defekt abgestellt werden. Für die neue Fahrplanperiode ist nun die BR 247 vorgesehen. Es kommt noch eine Lok der BR 232 zum Einsatz, aber deren Tage sind gezählt. Auf dem Foto ist 225 802 mit GC 63027 bei Bärweiler unterwegs.

RAUS AUS DEM KELLER



Stefan Alkofer

Jetzt hat er sich geoutet: Horst Seehofer ist Märklin-Jünger. Und er zeigte der deutschen Öffentlichkeit bei Beckmann seine im Rohbau befindliche Anlage. Ein beeindruckendes Werk, an dem der vielbeschäftigte Politiker noch eine zeitlang seine Freude haben wird. Da steht noch manche arbeitsreiche Nacht im Hobbykeller ins (Ferien-) Haus.

Es gibt einige Prominente, die in ihrer Freizeit Zügen beim Kreise Ziehen zusehen und sich ihre heile Welt en miniature nachbauen. Neben dem bayerischen Ministerpräsidenten bekannte sich auch sein Innenminister unter anderem im MEB zur Modellbahn. Sachsens früherer Ministerpräsident Kurt Biedenkopf gehört ebenfalls zu den Politikern mit Modellbahn-Gen. Gerüchten zufolge sind die beiden bekannten Torhüter Rafael Schäfer und Frank Rost modellbahnaffin. Und komme mir niemand mit der alten Fußballerweisheit von Torhütern und Linksaußen!

Noch überraschender ist die Modellbahnleidenschaft bei Rockmusikern wie Rod Stewart, Phil Collins, Roger Daltrey von „The Who" oder dem grandiosen Neil Young. In seiner Freizeit entwickelte Young für den US-Hersteller Lionel, der in den Staaten einen ähnlichen Ruf genießt wie hierzulande Märklin, sogar Loksounds und stieg als Teilhaber ein, als Lionel sich in einem Tief befand.

Die Liste der Prominenten ist vermutlich sehr viel länger, aber es bedarf heutzutage leider einigen Mutes, sich zur Modellbahn zu bekennen.

Zeit, das zu ändern!



FOTO: ROLAND WIRTZ

Die Class 77-Maschine 077 022 durchfährt mit dem gemischten Umleitergüterzug EZ 44813 von München Nord nach Salzburg-Gnigl den Bahnhof Garching an der Strecke Mühldorf – Freilassing. Wegen Bauarbeiten an der elektrifizierten Hauptstrecke München – Rosenheim – Salzburg wurden im April und Mai 2016 mehrere internationale Güterzüge über diese eingleisige Dieselstrecke umgeleitet.

BAYERN

Umgeleitet

☐ Aufgrund von Oberleitungsarbeiten musste der Abschnitt Grafing – Aßling – Ostermünchen der KBS 951 München – Rosenheim – Salzburg an mehreren Tagen im April und Mai 2016 total gesperrt werden. Dies erforderte umfangreiche Anpassungen im Personen- und Güterverkehr. Die Züge des Personenfernverkehrs wurden teilweise über Holzkirchen umgeleitet beziehungsweise entfielen östlich von München. Bedingt durch den starken Umleiterverkehr über die eingleisige Mangfalltalbahn Holzkirchen – Rosenheim kam es dort an mehreren Tagen zum Ausfall aller Meridian-Regionalzüge und zum Schienenersatzverkehr mit Bussen. Der Güterverkehr wurde ebenfalls über Holzkirchen umgeleitet sowie über Passau und Mühldorf. Betroffen waren insgesamt zirka 50 Güterzüge pro Tag. Die Route über Mühldorf ist überwiegend eingleisig und nicht elektrifiziert, daher war hier Dieseltraktion erforderlich, wobei die E-Loks teilweise mitgeschleppt wurden. Wegen der teils langen Blockabschnitte zwischen den noch verbliebenen Kreuzungsbahnhöfen an der Strecke Mühldorf – Freilassing konnten nur wenige Güterzüge über diese Route umgeleitet werden. Am 25./26. April sowie vom 6. bis 9. Mai 2016 verkehrten dort die letzten Regionalbahnen jeweils bereits um 19 statt planmäßig um 22 Uhr, um in den Abendstunden zusätzliche Kapazitäten für die Umleitergüterzüge zu schaffen.

GÜTERVERKEHR

Großauftrag

☐ In den nächsten drei Jahren baut Waggonbau Niesky für den Lkw- und Sattelzugtransport durch den Eurotunnel unter dem Ärmelkanal zwischen Frankreich und England insgesamt 315 Auffahrwaggons. Auftraggeber der etwa 120 Millionen Euro umfassenden Bestellung ist die Group Eurotunnel S.A. mit Sitz in Paris. Der Lieferzeitraum für die Wagen liegt zwischen 2016 und 2018. Dies ist aktuell der größte Einzelauftrag von Waggonbau Niesky.

ZWISCHENHALT

■ **ÖBB-Chef Christian Kern** ist am 17. Mai 2016 zum neuen österreichischen Bundeskanzler ernannt worden. Kern war seit 2010 Vorstandsvorsitzender der Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) und ist Sozialdemokrat. Während seiner Zeit als Chef der ÖBB war er für zahlreiche Modernisierungsmaßnahmen verantwortlich.

■ **Alstom** hat für seine Dieseltriebwagen vom Typ Coradia LINT 41 (DB-Baureihe 648) nun auch Zulassungen für die Schienennetze in Polen und Tschechien erhalten. Damit können die im Besitz der DB AG befindlichen LINT 41 und die von der Regentalbahn bestellten (als Ersatz für den nicht zugelassenen Triebwagen „Link“ von Pesa) künftig auch auf grenzüberschreitenden Strecken eingesetzt werden.

■ **PCC Intermodal aus Polen** hat am 30. April den ersten Containerzug vom unternehmenseigenen KLV-Terminal Kutno in Zentralpolen nach Chengdu in China auf die Reise geschickt. Die Züge sollen bald mehrmals wöchentlich verkehren. Das Containerterminal in Kutno soll künftig als Verteilerknoten für chinesische Warenimporte auf dem Weg nach Europa und Exporte in umgekehrter Richtung dienen.

■ **Die Stadler Rail AG** wird zehn neue Aussichtswagen für die kanadische Bahngesellschaft Rocky Mountaineer fertigen. Die rundum verglasten Fahrzeuge sollen eine hochwertige Ausstattung erhalten und ab 2018 dann in den Luxus-Zügen dieses Anbieters zum Einsatz kommen.

DB CARGO

BR 265 abgestellt

☐ Anfang Mai wurden auf Konzernanweisung alle 31 Loks der BR 265 (Voith Gravita) wegen erheblicher Getriebeprobleme abgestellt. In NRW werden Leistungen im Montanverkehr und in Hessen/Thüringen im Kaliverkehr durch die BR 265 erbracht. Aufgrund der vorübergehenden technisch bedingten Abstellung der Loks wurden bereits die ersten Ersatzverkehre im Kalitransport zwischen Gerstungen – Heringen (Werra) und Heimboldshausen mit 294 579 und der „kleinen Gravita“ 261 078 durchgeführt. Ab Dienstag, 17. Mai 2016, fuhren wieder wie bis vor vier Jahren Lokomotiven der Baureihe 232 und 233 die Kalizüge. Die 261 und 294 übernehmen die leichteren Übergaben sowie Leerzüge und die Rangieraufgaben in Heringen (Werra) beziehungsweise Heimboldshausen.

Was war passiert? Zwei Loks der BR 265 hatten sich durch eine selbsttätige Strömungsgetriebe-Füllung in Bewegung gesetzt, ohne ein Zutun des Triebfahrzeugführers (Tf). Es handelte sich dabei wohl um einen Fehler im Strömungsgetriebe, der durch die Nichtbeachtung eines Fehlercodes im Rechner der Lok zu dieser eklatanten Fehlfunktion führen kann. Voith hat daraufhin am 11. Mai 2016 eine formelle Halterinformation als „Warnung“ an die Nutzer der großen Gravita gegeben, dass bei Anzeige des Fehlercodes 43213 die Lok abgestellt werden muss, da es zu einer ungewollten Getriebefüllung kommen könnte. Zu dieser Mitteilung ist der Hersteller beim Erkennen von sicherheitsrelevanten Mängeln verpflichtet. Der Eisenbahnbetriebsleiter bei DB Cargo hat daraufhin noch am 11. Mai die Betriebserlaubnis für die Baureihe ab dem 12. Mai 2016 ausgesetzt. Die anderen Nutzer (wie Northrail) haben lediglich die Warnung von Voith beachtet und die Tf entsprechend angewiesen. Neben den 31 Loks der DB AG (265 001 bis 031) gibt es noch weitere sechs zwischen 2010 und 2014 bei Voith gebaute große Gravitas. Northrail besitzt 265 302 und 265 303 sowie 265 499. Die Hohenzollersche Landesbahn hat die intern als V 180 und 181 bezeichneten 265 300 und 301 im Bestand. 265 500 ist im Besitz der VTLT (Voith) als Vorführ- und Mietlok.

Die betroffenen DB Cargo-Standorte Halle, Mainz, Gremberg, Oberhausen, Hagen und Seelze wurden angewiesen, soweit wie möglich mit anderen Diesel- und E-Loks die ausgefallenen Maschinen der BR 265 zu ersetzen. Da die DB AG einen erheblichen Mangel an Streckendieselloks hat, könnte zusätzlicher Handlungsbedarf entstehen, wenn tatsächlich 31 (oder gar mehr) Loks gleichzeitig und längerfristig ausfallen. Die BR 261 ist vorerst nicht betroffen.



FOTO: MARCUS HENSCHEL

Am 2. Mai 2015 ist 265 029 solo bei Flandersbach unterwegs. Die schwere Gravita machte auch in der Vergangenheit schon manches Problem.

FRAGEZEICHEN

Sind Sie ein Eisenbahn-Kenner? Wer das Fragezeichen dieses Monats beantwortet, kann eine von 20 DVDs gewinnen.



FOTO: ANDREAS DOLLINGER

☐ Zwei ausgemusterte Triebzüge vom Typ VT 2E fanden bei der Bayern Bahn ein neues Zuhause. Die Fahrzeuge VT 2.29 und 2.42 sollen im Zubringerverkehr während der „kleinen Landesgartenschau" in Wassertrüdingen 2019 eingesetzt werden. Am 24. April 2016 fand zwischen Nördlingen und Feuchtwangen der erste Einsatz mit Fahrgästen in Bayern statt. Wir wollen von Ihnen wissen, für welche norddeutsche Bahngesellschaft die Triebwagen früher fuhren.

Schicken Sie die richtige Lösung bitte bis zum 15. Juli 2016 auf einer Postkarte an den MODELLEISENBAHNER, Stichwort Fragezeichen, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck oder per E-Mail an fragezeichen@modelleisenbahner.de. Unter allen richtigen Einsendungen werden 20 DVDs aus der Rio-Grande-Videothek verlost. Der Rechtsweg ist wie immer ausgeschlossen, die Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Die richtige Antwort im Maiheft lautete: „Köln Hbf". Gewonnen haben: Schenkemeyer, Heinz-Josef, 31199 Diekholzen OT Egenstedt; Lemke, Michael, 70378 Stuttgart; Puls, Sigurd, 24113 Kiel; Glaser, Ingo, 73529 Rechberg; Walzel, Klaus, 01796 Pirna; Perriault, Véronique, F-54420 Saulxures-lés-Nancy; Kugel, Manfred, 01169 Dresden; Weber, Eckehard, 06808 Holzweißig; Leiter, Niels, 45355 Essen; Haberlich, Michael, 65550 Limburg/Lahn; Gruber, Günter, 82299 Türkenfeld; Wertulla, Christian, 59519 Körbecke; Mettlach, Gerhard, 42553 Velbert; Stegelmann, Reiner, 44629 Herne; Pommerenke, Albert, 53179 Bonn; Lächert, Anita, 10315 Berlin; Schneider, Reinhard, 16303 Schwedt; Ehlers, Hans-Jürgen, 31275 Lehrte; Schulz, Oliver, 68163 Mannheim; Meyer, Karl-Heinz, 66113 Saarbrücken.

EISENBAHNWELTEN

Frühling in Gera

☐ Am letzten Aprilwochenende fand in den Eisenbahnwelten des Bw Gera das Frühlingsfest statt. Bei angenehmem Wetter konnten zahlreiche Fahrzeuge besichtigt werden, unter anderen 241 697, die seit 2015 der Starkenberger Baustoffwerke GmbH gehört und sich auf Hochglanz poliert zeigte. Mit 241 353 wurden die beliebten Führerstandsmitfahrten durchgeführt, und der Schienenbus 798 307 reiste aus Schleiz an. Zusammen mit dem Beiwagen war das Gespann in der Region unterwegs nach Crossen und in die andere Richtung bis Gera-Liebschwitz. Dieses Stück Gleis hinter Gera-Süd über Gera-Ost und Gera-Liebschwitz wird spätestens zum diesjährigen Fahrplanwechsel stillgelegt. Bauarbeiten dazu sind schon in vollem Gange.



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

Als Leihgabe aus Dresden zeigte sich 24 004.

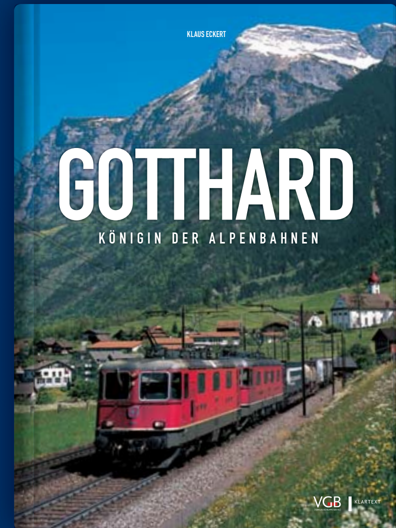
■ Ende April lief der erste Hamburger Mehrsystem-S-Bahnzug der neuen Baureihe 490 noch ohne Inneneinrichtung auf dem Bombardier-Testgleis Velten (Mark) – Hennigsdorf bei Berlin zur Probe. 60 Triebzüge sind für die Hamburger S-Bahn bestellt. Die neuen Fahrzeuge sollen ab dem Jahr 2018 zum Einsatz kommen.



FOTO: THOMAS SPLITTGERBER

FINALE AM GOTTHARD

Wenn im Dezember 2016 der Basistunnel am Gotthard planmäßig befahren wird, verliert die wohl spektakulärste Alpenbahn ihre Bedeutung als Magistrale durch die Schweizer Alpen.



Die Königin der Alpenbahnen

Das großformatige Buch zeigt in brillanten Fotos aus den vergangenen 25 Jahren die Einzigartigkeit der Gotthardbahn im Wandel der Jahreszeiten. Wo einstmals fast ausschließlich Loks der SBB rollten, tummeln sich nun bunte Maschinen vieler Bahnen im Güterverkehr. Der Bildband aus der Reihe „Faszination Alpenbahnen" nimmt Sie mit auf eine spannende Reise – über die legendäre Bergstrecke von Erstfeld nach Bellinzona, aber auch auf den Zufahrten im Kanton Uri und im Tessin.

144 Seiten, Format 24,2 x 33,5 cm, Hardcover,
rund 250 Farbfotos und Zeichnungen
Best.-Nr. 102055 | € 29,95



Gotthardbahn – Zwischen gestern und morgen

Die Extra-Ausgabe der Eisenbahn-Journal-Redaktion wirft zunächst einen Blick auf die Baugeschichte der Bergstrecke ab 1872 und den Betrieb zur Dampflokzeit. Weitere Kapitel stellen die wichtigsten, ab 1919 eigens für die Gotthardstrecke entwickelten Elektrolokomotiven vor, darunter die legendären SBB-„Krokodile" und die Ae 6/6. Wie alle Extra-Ausgaben mit zahlreichen, oft großformatig wiedergegebenen Profibildern sowie mehreren Karten – und auch diesmal mit Film-DVD. Unternehmen Sie mit dem „Wilhelm Tell Express" eine nostalgische Bahnreise über Gotthardstrecke anno 1994.

116 Seiten im DIN-A4-Format, Klebebindung, über 150 Abbildungen, inklusive Video-DVD mit 52 Minuten Laufzeit
Best.-Nr. 701601 | € 15,–



Kultlok am Gotthard

Als 1952 die erste Ae 6/6 beim Depot Erstfeld am Fuße der Gotthard-Nordrampe ihren Dienst aufnahm, war man voll des Lobes für die neue laufachslose Universallok. Sie setzte sich so positiv in Szene, dass bis 1966 insgesamt 120 Exemplare in Dienst gestellt worden sind, die die Zugförderung am Gotthard über viele Jahre hinweg prägten. Diese Special-Ausgabe beschreibt Technik und Einsätze der nicht nur in der Schweiz beliebten Ellok. Rund 170 Bilder und Zeichnungen, darunter zahlreiche Aufnahmen von der Gotthardstrecke aus der Zeit vor 1970, illustrieren den Text.

92 Seiten im DIN-A4-Format, ca. 170 Abbildungen, Klammerbindung
Best.-Nr. 540902 | € 12,50



Mit dem Krokodil über den Gotthard

Erleben Sie eine der schönsten europäischen Alpenbahnen aus der Sicht des Krokodil-Lokführers. Für diese Ausgabe von FührerstandsTV wurde eine der noch betriebsfähigen Museumsloks des Depots Erstfeld über den Berg geschickt. Nicht nur ein optisches, sondern auch ein akustisches Erlebnis.



Laufzeit 3,5 Stunden
Best.-Nr. 7052 | € 22,95

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]

Erhältlich im Fach- und Buchhandel oder direkt beim Verlag:
VGB-Bestellservice · Am Fohlenhof 9a · 82256 Fürstenfeldbruck
Tel. 08141/534810 · Fax 08141/53481-100 · bestellung@vgbahn.de

Besuchen Sie uns
www.facebook.de/vgbahn



FOTO: VOLKHARD STERN

■ *Die Brohltal-Eisenbahn feiert dieses Jahr das Jubiläum „50 Jahre Einsatz von Diesellokomotiven im Brohltal". 1965 lösten die O&K-Loks D 1 und D 2, 1966 ergänzt um die D 3, den Dampflok-Planbetrieb auf der landschaftlich großartigen Meterspurbahn von Brohl (Rhein) nach Engeln (Vulkaneifel) und weiter nach Kempenich ab. D 1 und D 2 sind noch heute vor dem Vulkan-Express im Einsatz, wie hier am 5. Mai 2016 auf der Steilstrecke kurz vor dem heutigen Endbahnhof Engeln.*

SACHSEN

Foto-Dampf

□ Am 28. und 29. April 2016 war die in Glauchau beheimatete 86 1333 der PRESS mit einem Fotozug auf der Strecke Glauchau – Zwickau – Schwarzenberg – Cranzahl unterwegs. Der erste Tag begann im Bw Glauchau mit dem Aufrüsten der Maschine und dem Zusammenstellen des Güterzuges, bevor es in einem gestreckten Fahrplan mit viel Zeit nach Schwarzenberg ging. Am zweiten Tag ist der als Pmg gebildete Zug dann mit mehrfachen Sperrfahrten über das Markersbacher Viadukt und Kopfmachen in Annaberg-Buchholz nach Cranzahl gefahren.



FOTO: MARKUS BEHRLA

Highlight in Cranzahl war die Parallel-Ausfahrt mit einem Zug der Fichtelbergbahn.



FOTO: HENNING GOTHE

■ *Im Zuge einer zweiwöchigen Vollsperrung der Schnellfahrstrecke Hannover – Kassel wurden ICE und IC durch das Leinetal umgeleitet. Am 1. Mai 2016 passierte 182 521 Northeim mit dem IC 2082 nach Hamburg.*

HARZER SCHMALSPURBAHN

Feueralarm

□ Nach der Durchfahrt eines Sonderzuges der HSB aus Wernigerode in Richtung Drei Annen Hohne kam es am 7. Mai 2016 im Drängetal am Kilometer 49,3 (NWE-Kilometrierung) gegen 11 Uhr zu einem Strecken- und Waldbrand. Da die zur Brandbekämpfung aus Wernigerode und Schierke herbeigeeilten Feuerwehren nur begrenzte Löschwassermengen mitführten, kam 99 222 aus Drei Annen Hohne mit dem dort abgestellten Wasserwagen zu Hilfe. Unverständlich waren die empörten Reaktionen einiger Touristen wegen der ausgefallenen Züge.



FOTO: REINHARD THOMAS

Die Streckensperrung dauerte zirka drei Stunden bis zur endgültigen Löschung des Brandes.

TOP UND FLOP



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

TOP: Radlfreundlich

Der Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg (VBB) möchte durch einige Maßnahmen das Mitführen von Fahrrädern im Regionalverkehr verbessern und somit auch die Pünktlichkeit erhöhen. Durch den Ausbau von Klappsitzen oder deren Fixierung soll mehr Platz im Innenraum entstehen, und die Kunden sollen schon auf dem Bahnsteig den Fahrradbereich besser erkennen. Dafür hat der VBB das große Fahrradlogo („Rad im Regio“) erfunden. Am 3. Mai 2016 wurde das neue Konzept der Presse vorgestellt.

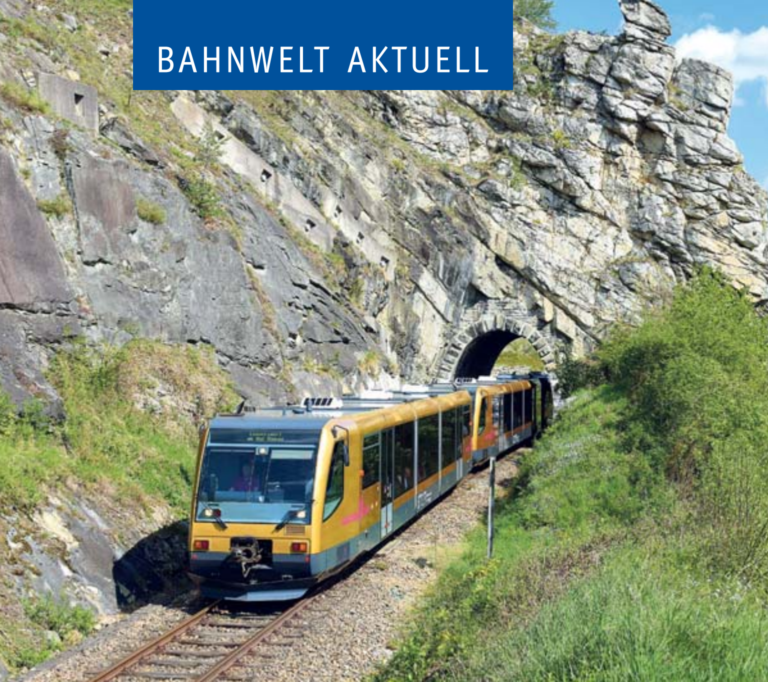


FOTO: RALPH TIMMERMANN

■ *Fünf Regiosprinter (BR 654) der Vogtlandbahn erleben einen zweiten Frühling. Die in den 90er-Jahren noch bei Düwag gebauten Triebwagen leisteten 20 Jahre treue Dienste bei der Vogtlandbahn und waren auch leihweise im Ruhrgebiet unterwegs. Jetzt sind sie in neuem Design bei der österreichischen Wachaubahn im Einsatz.*



FOTO: THOMAS SPLITTGERBER

■ *Nach erfolgter Hauptuntersuchung hat man die Lokomotive Pt47-65 anlässlich der 23. Dampflokparade in Wolsztyn vom 30. April bis 1. Mai wieder feierlich dem Betriebsdienst übergeben. Das erste Zugpaar, das die frisch hauptuntersuchte Lok bespannte, war am 30. April ein Sonderzugpendel zwischen Poznań und Wolsztyn auf der KBS 332. Die fast 67 Jahre alte Maschine wurde 1947 in Chrazanow unter der Fabriknummer 2065 gebaut, am 5. August 1949 abgenommen und in Ostrow stationiert. In Wolsztyn beheimatet ist Pt47-65 seit dem 9. September 1990. Die Hauptuntersuchung der 110 km/h schnellen Lok erfolgte per 26. April in Chabowka, wobei die Kesselaufarbeitung in Piła stattfand.*

ZEITREISE

„Ruf doch mal an" ist Vergangenheit



Als der Traktorfahrer am 17. April 2014 den Bahnübergang überqueren wollte, gab es noch ein Stellwerk, das er ansprechen konnte.

FOTOS: JOHANNES GLÖCKNER



Zwei Jahre später, im April 2016, ist der Bahnübergang jedoch schon komplett verschwunden.

■ Viele reizvolle Details im Eisenbahnalltag gehen oft unbemerkt verloren. Irgendwann waren die Schrankenwärterhäuschen, die Läutewerke und Telegrafenleitungen verschwunden. Bald werden auch Formsignale der Vergangenheit angehören. Und noch etwas verschwindet derzeit an vielen Orten: die Anrufschranke an der Kreuzung von Feldweg und Bahn. Über eine Wechselsprechanlage bittet meist der Landwirt einen Bahnmitarbeiter, die Schranke zu öffnen. Derartige beschrankte Bahnübergänge sind in der Regel weder von einem Stellwerk noch von einem anderen besetzten Schrankenposten einsehbar. Hat der Fahrer die Schranke passiert, dann gibt er akustisch Bescheid und der Bahnübergang wird wieder dauerhaft geschlossen. Einer dieser reizvollen Übergänge veschwand kürzlich auf der Hauptstrecke zwischen Dortmund-Mengede und Castrop-Rauxel, die gerade auf elektronische Stellwerkstechnik umgerüstet wird. Beim Verlegen neuer Signalkabel war dann auch dieses liebenswerte Detail, das jede Modelleisenbahn schmücken würde, einfach nur im Weg. Da die Felder des Bauern aber noch da sind, muss dieser nun einen zwei Kilometer langen Umweg fahren.

DIE ALTE GOTTHARD-STRECKE HAT AUSGEDIENT

Mit der Eröffnung des Gotthard-Basistunnels ändert sich der Betrieb auf der Nord-Süd-Achse in der Zentralschweiz vollständig. Es bleiben nur mehr wenige Monate für einen letzten Besuch.

FOTO: KLAUS ECKERT

Eine Epoche geht zu Ende



FOTO: SLG. PFEIFFER

Zwei Dampflokomotiven der Reihe A3/5 der damals noch existierenden Gotthard-Bahngesellschaft kämpfen sich die Südrampe hinauf.

Es gilt, Abschied zu nehmen von der alten Gotthard-Strecke. Spätestens ab dem kommenden Fahrplanwechsel im Dezember soll der größte Teil des Schienenverkehrs auf der Gotthard-Achse durch den neuen Basistunnel rollen. Der Eisenbahnbetrieb auf einem der bekanntesten Schienenwege Europas, auf dem sich die Züge in zahlreichen Kehren und mit Hilfe vieler Tunnel, Brücken und anderer Kunstbauten seit über 130 Jahren über den Alpenhauptkamm kämpfen, wird dann ein anderer sein. Lange und schwere Güterzüge, die an ihrer Spitze bis zu vier Lokomotiven zählen, fahren künftig durch den Berg.

1882 ging die damals private Gotthardbahn, die offiziell zwischen Immensee und Chiasso verlief, in Betrieb. Sie war nicht die erste große Alpenquerung, aber zum damaligen Zeitpunkt die außergewöhnlichste. Das lag an der Streckenführung und vor allem auch am 15 Kilometer langen Scheiteltunnel zwischen Göschenen und Airolo, zu seiner Zeit der längste Eisenbahntunnel der Welt und mit Sicherheit ein ebenso kühnes Projekt wie der nun eröffnete neue Gotthard-Basistunnel. Ein Heer überwiegend italienischer Arbeiter bohrte und sprengte sich unter oftmals unzumutbaren Bedingungen durch den Berg. Allein die Tunnelbauzeit betrug bis zum Durchschlag im Jahr 1880 acht Jahre. Zahlreiche Arbeiter bezahlten den Tunnelbau sowie den Bau der Gesamtstrecke mit ihrem Leben.

Gigantische Mühen für den Bau einer Bahnlinie

Die komplexe Streckenführung mit den zahlreichen Kehren war seinerzeit die einzige Möglichkeit, die Steigungen so moderat zu gestalten, dass mit den zur Verfügung stehenden Dampfloks ein vernünftiger Betrieb durchgeführt werden konnte.

1909 übernahmen die jungen Schweizerischen Bundesbahnen (SBB) die private

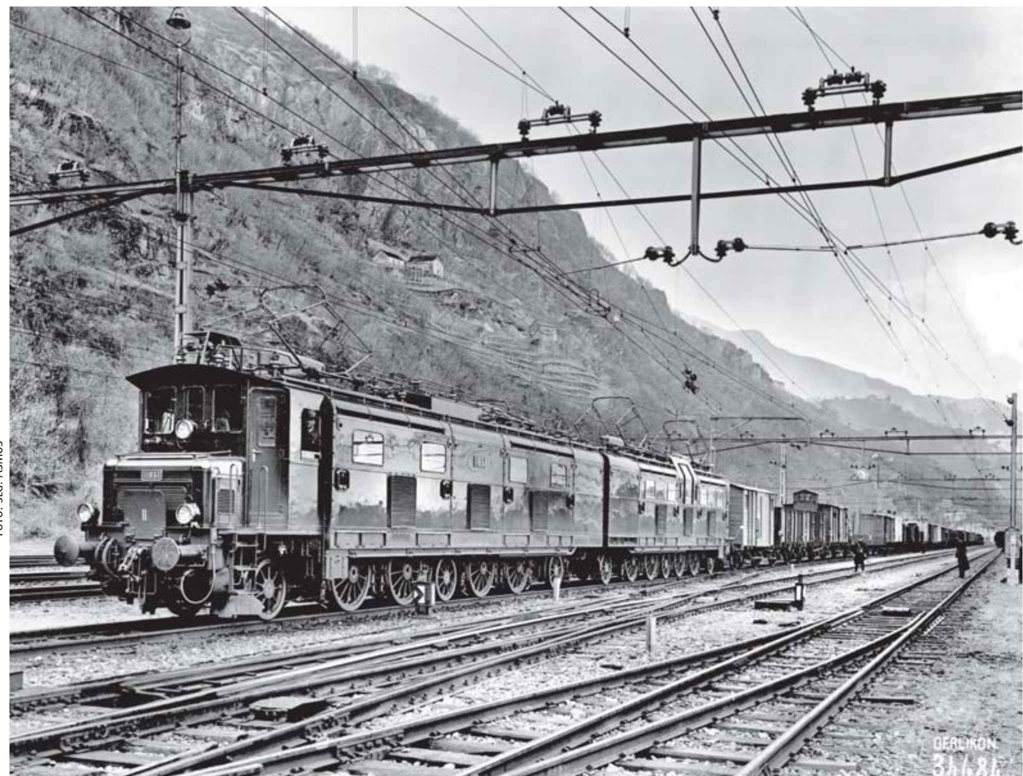


FOTO: SLG. ASMUS

E-Lok-Legenden: Die drei SBB-Doppel-Lokomotiven 11801, 11851 und 11852 sind untrennbar mit dem Gotthard verbunden. 11851 wartet in Bellinzona auf die Abfahrt.

FOTO: ARMIN SCHMUTZ

Ein letztes Mal die Zeit zurückgedreht: Am 21. Mai 2016 überführte SBB Historic seine Edel-Dampfer A 3/5 705 sowie C 5/6 2978 zu den kommenden Feierlichkeiten anlässlich der Eröffnung des Basistunnels. Beide sind auf der dritten Stufe oberhalb von Wassen unterwegs.

Bahngesellschaft Gotthardbahn und damit auch die Strecke.

Zunehmende Zuglasten, das Bedürfnis Reise- und Fahrzeiten zu verkürzen, sowie das Streben nach Unabhängigkeit von Importkohle veranlassten die SBB 1919 zur Elektrifizierung der Gotthardstrecke.

Untrennbar verbunden ist die Route über den Gotthard, diesen Schweizer Mythos, mit markanten Lokomotivtypen. Zu Zeiten der frühen SBB waren die Dampflokomotiven der Reihen C 5/6 und A 3/5 typisch; nach der Elektrifizierung standen vor allem die Krokodile der Reihen Ce 6/8 II und III (beziehungsweise Be 6/8 II und III) sowie die Be 4/6 und Ae 6/6 symbolhaft für die Gotthard-Züge. Aber auch die gigantischen Doppellokomotiven der Reihe Ae 8/14 erlangten überregionale Bekanntheit, obwohl ihr Einsatzgebiet vergleichsweise lokal beschränkt war.

Bis zum Fahrplanwechsel im Dezember gibt es noch eine letzte Gnadenfrist für Eisenbahnfotografen und Freunde der alten Gotthardbahn. Danach wird nichts mehr so sein, wie es einmal war. □

Stefan Alkofer



FOTO: ARMIN SCHMUTZ

Eines der beliebtesten Motive entlang der Gotthard-Bergstrecke sind die spektakulären Kehren in der Biaschina. Noch fährt hier der ETR 610 als EC zwischen Zürich und Mailand.



Geradezu futuristisch wirkt das Ambiente in den Eisenbahnröhren. Ein Techniker kontrolliert einen der zahlreichen Lüftungsschächte.

FOTO: PICTURE-ALLIANCE

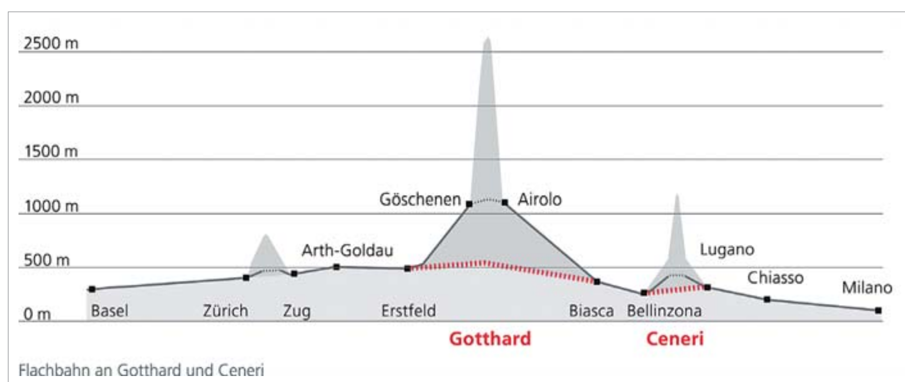
Ein Jahrhundertbauwerk geht in Betrieb. Die Schweiz baute den längsten Eisenbahntunnel der Welt.

Das unsichtbare achte Weltwunder

Die Kennziffern des neuen Basistunnels sind, passend zum Mythos Gotthard, nahezu unfassbar: Zwei Tunnelröhren von je knapp 60 Kilometern Länge, untereinander verbunden durch 180 Querschläge, die als Rettungswege dienen. Züge können mit bis zu 250 km/h durch den Alpenhauptkamm rasen, teilweise 2000 Meter unterhalb der Berggipfel. Eine Planungs- und Bauzeit von mehr als zwei Jahrzehnten und Endkosten von 12,15 Milliarden Schweizer Franken sprechen Bände.

Außer den nördlichen und südlichen Tunnelportalen ist von diesem Weltwunder der Ingenieurskunst bald nicht mehr viel von außen zu sehen. Die riesigen Logistikstandorte sind bereits renaturiert. Dort hatten Bauarbeiter, die über 17 Jahre lang rund um die Uhr tagein, tagaus fräsend und sprengend für den Vortrieb sorgten, in Containersiedlungen gewohnt. Auch Millionen Tonnen von Beton wurden hier angemischt und Millionen von Kubikmetern Abraum verarbeitet.

Anfang Juni ist der gigantische Tunnel durch das Herz der Schweiz mit einer großen Feier vom Erbauer „Alp Transit" an den Betreiber SBB und die Öffentlichkeit übergeben worden. Bis zum kommenden Fahrplanwechsel wird nun ein Probebetrieb erfolgen, bei dem bereits einige reguläre Züge durch den neuen Gotthard-Basistunnel (GBT) verkehren. Ab Dezember ist der GBT Bestandteil des SBB-Netzes, eines der hochwertigsten weltweit.



GRAFIK: ALPTRANSIT

Die neue Gotthard-Flachstrecke im Profil: Zwischen Göschenen und Airolo türmen sich 2000 Meter Fels über dem Schienenniveau.

1947: Carl Eduard Gruner, Ingenieur und Verkehrsplaner aus Basel, skizziert die visionäre Idee eines Gotthard-Basistunnels (GBT) als Teil eines Schnellbahnsystems.
60er-Jahre: Der Bund setzt 1963 die Kommission „Eisenbahntunnel durch die Alpen" (KEA) ein. Sie evaluiert verschiedene Basistunnel und empfiehlt 1970 den Bau eines Gotthard-Basistunnels von Erstfeld nach Biasca.
70er-Jahre: Eine neue Kommission wird eingesetzt, welche die vorgeschlagenen Varianten erneut prüfen soll. Doch politische Uneinigkeit sowie eine wirtschaftliche Rezession blockieren die Tunnelvorhaben.
80er-Jahre: 1983 befindet der Bundesrat in einem Bericht eine neue Eisenbahn-Alpentransversale als „nicht dringlich". 1986 werden neue Varianten für eine durchgehende Flachbahn vom nördlichen Alpenrand bis zur südlichen Landesgrenze untersucht.
1992, 27. September: Das Schweizer Volk



Die Bahn für die Bahn: Während des Baus der Tunnelröhren entstand ein ausgedehntes Grubenbahnsystem für den Gütertransport.



Einer der diversen Durchbrüche, die gefeiert wurden: Eine Tunnelbohrmaschine hat sich soeben durch das letzte Gestein gefräst.

FOTOS: ARMIN SCHMUTZ


FOTOS: ARMIN SCHMUTZ

Obwohl es verhältnismäßig wenige geologische Komplikationen während des Baus gab, hatten die Ingenieure dennoch immer wieder mit Wassereinbrüchen zu kämpfen.

Mit dem GBT und dem voraussichtlich im Jahr 2020 in Betrieb gehenden 15,4 Kilometer langen Ceneri-Basistunnel südöstlich von Bellinzona wird der europäische Nord-Süd-Schienenverkehr eine neue Dimension erreichen. Profitiert wird von der neuen Eisenbahninfrastruktur in vielerlei Hinsicht: Für den Personenverkehr ergeben sich kürzere Fahrzeiten, im Güterverkehr lassen sich mehr Züge schneller von den Nordsee-Häfen in Richtung Mittelmeer und umgekehrt entsenden, und die Schweiz kann mit den neuen Tunnelbauten den Lkw-Verkehr eindämmen und verlagern.

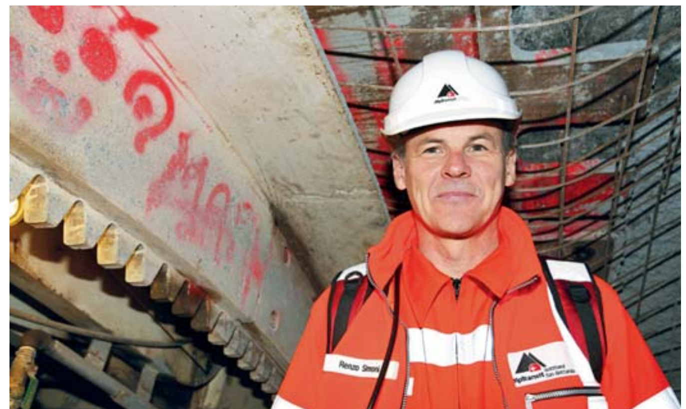
Bereits am 20. Februar 1994 beschlossen das Schweizer Volk und die Stände einen neuen Verfassungsartikel zum Schutz des Alpenraums vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs auf der Straße. Der Artikel verlangt die Verlagerung von alpenquerendem Güterschwerverkehr auf die Schiene. Präzisiert wurde der Verfassungsartikel im Verkehrsverlagerungsgesetz vom 8. Oktober 1999: Spätestens zwei Jahre nach Eröffnung des Lötschberg-Basistunnels (2007) sollten noch maximal 650 000 Lkw pro Jahr die Alpen auf der Straße überqueren. Um dieses Ziel zu erreichen, war das Projekt NEAT (Neue Alpentransversale), deren spektakulärsten Leuchttürme die Basistunnel am Ceneri, Gotthard und Lötschberg sind, unverzichtbar.

Das Bemühen, die Alpen vom Lkw-verkehr zu befreien, ist von Erfolg gekrönt. Im Jahr 2015 hatte die Schiene einen Anteil von 69 Prozent im alpenquerenden Güterverkehr. Der klassische Wagenladungsverkehr verzeichnete im vergangenen Jahr erneut das höchste Wachstum (plus 7,1 Prozent). Dominant blieb der unbegleitete kombinierte Verkehr (UKV) mit einem Marktanteil am gesamten alpenquerenden Schienengüterverkehr von 63 Prozent. Die Menge der Güter, die per Lkw transportiert wurde, nahm um 3,4 Prozent auf zwölf Millionen Tonnen ab. Insgesamt wurden 1,01 Millionen

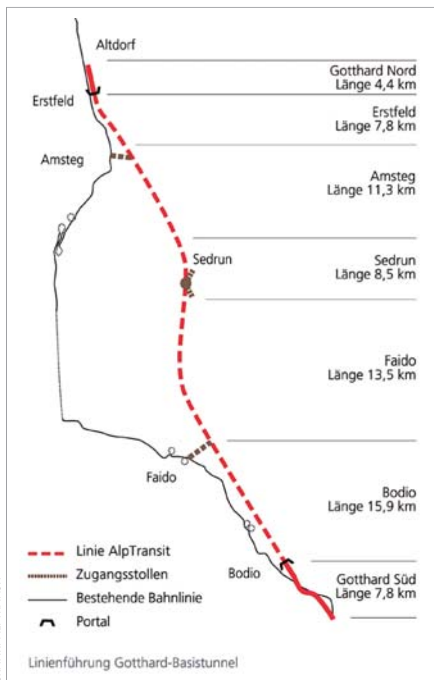
stimmt dem Bundesbeschluss über den Bau der schweizerischen Eisenbahn-Alpentransversale (Alpentransit-Beschluss) mit 64 Prozent zu.
1995, 12. April: Der Bundesrat genehmigt die Linienführung für den GBT zwischen Erstfeld und Bodio. Gebaut werden zwei Einspurröhren mit rund 180 Querschlägen.
1996, 15. April: Baubeginn am Zwischenangriff Sedrun: Die ersten Vorbereitungs- und Sondierungsarbeiten werden durchgeführt.
1998, 12. Mai: Die „Alp Transit Gotthard AG" wird gegründet. Sie geht aus der SBB-Hauptabteilung „Alp Transit" hervor, die bisher für die Planung der NEAT-Gotthard-Achse zuständig war.
1999, 4. November: Auf der Baustelle in Amsteg beginnen die Vortriebsarbeiten für den 1,8 Kilometer langen Zugangsstollen; offizieller Baubeginn des GBT auf der Alpen-Nordseite.
2000, 10. Juli: Auch auf der Tessiner Seite in Bodio beginnen mit einer ersten Sprengung die Bauarbeiten.



Die Tunnel-Infrastruktur ist mehr als beeindruckend. Kilometerlange Kabel zur Stromversorgung und für die Signalisierung wurden verlegt.



ETH-Bauingenieur Dr. Renzo Simoni, der Boss der „Alp Transit Gotthard AG", übergibt am 1. Juni feierlich seinen Tunnel an die SBB.



GRAFIK: ALPTRANSIT

Die neue Strecke zwischen Erstfeld und Bodio vermeidet nicht nur die bisherigen Steigungen, sie ist auch effektiv kürzer.

Fahrten schwerer Lkw registriert. Das sind 2,2 Prozent weniger als im Jahr 2014. Die Zahl der Fahrten sank auf das Niveau vor 20 Jahren. Berücksichtigt man noch, dass der Güterverkehr in Europa in den vergangenen zwei Jahrzehnten förmlich explodierte, kann man von einer erfolgreichen Schweizer Verkehrspolitik sprechen. Die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene gelingt, wenn die gesetzlichen Rahmenbedingungen stimmen.

Mehr Güterverkehr auf der Schiene gelingt

Das kommende halbe Jahr Probebetrieb im GBT wird nötig sein, um das Potential dieses Schnellfahrtunnels gänzlich ausschöpfen zu können. Vor allem der Unterschied in den vorgesehenen Geschwindigkeiten zwischen Güter- und Personenzügen stellt die Fahrplangestalter vor Herausforderungen. Güterzüge sollen mit immerhin 100 km/h durch den Berg rauschen. Die Regel-Höchstgeschwindigkeit für Reisezüge beträgt jedoch 200 km/h. Das heißt, Güterzüge werden etwa eine gute halbe Stunde im Tunnel unterwegs sein, während Personenzüge dieselbe Strecke in der halben Zeit bewältigen. Gesucht wird die optimale Zugfolgezeit, der zeitliche Abstand zweier einander folgender Züge. Grundvoraussetzung ist, dass ein Zug in einen Block erst einfahren kann, wenn der vor-

ROHBAU-KENNZAHLEN

- **Länge des gesamten Tunnel- und Stollensystems:** 151,84 Kilometer (km)
- **Länge des Basistunnels von Erstfeld bis Bodio:** Oströhre 57,104 km/Weströhre 57,017 km
- **Konventionelle Vortriebe (Sprengvortrieb und mechanischer Abbau):** 54,701 km
- **Tagesleistung im Sprengvortrieb:** 1 bis 4,5 Meter pro Arbeitstag
- **Spitzenleistung im Sprengvortrieb:** 11,5 Meter am 20. Oktober 2004
- **Vortriebe mit Tunelbohrmaschinen (TBM):** 97,139 km
- **Anzahl der TBM:** Vier
- **Durchschnittliche Tagesleistung mit TBM:** 9,92 bis 14,27 Meter pro Arbeitstag
- **Spitzenleistung mit TBM:** 56 Meter am 18./19. Juli 2009
- **Schienenoberkante Nordportal Erstfeld:** 460 Meter
- **Schienenoberkante Südportal Bodio:** 312 Meter
- **Kulminationspunkt (zirka 22 km ab Nordportal/35 km ab Südportal):** 549.36 m.ü.M.
- **Maximale Steigung:** 4,055 ‰ (nördlich Kulminationspunkt)/6,76 ‰ (südlich Kulminationspunkt)
- **Mindestradius:** 5000 Meter
- **Höchstgeschwindigkeit:** 250 km/h

2002, 7. November: Auf der Baustelle in Bodio hat die erste Tunnelbohrmaschine (TBM) die Vortriebsarbeit aufgenommen. Sie hat 15 Kilometer Fels bis Faido vor sich.
2003, 27. Mai: Auf der Alpennordseite in Amsteg nimmt die erste TBM die Vortriebsarbeiten auf.
19. August: Auch die zweite TBM nimmt in Amsteg die Vortriebsarbeiten auf. In Richtung Sedrun hat sie 11,4 Kilometer Fels vor sich.
2004, 19. Juli: In Erstfeld beginnen die Arbeiten am Nordportal. Nun wird in allen fünf Teilabschnitten gebaut.
2005, 30. August: Die Hälfte des Tunnelsystems des Gotthard-Basistunnels ist ausgebrochen. Die Arbeiten wurden bisher je zur Hälfte mit TBM und Sprengungen ausgeführt.
2006, 6. September: Erster Durchschlag einer TBM im GBT: Knapp vier Jahre nach dem Start in Bodio erreicht die Tunnelbohrmaschine die Multifunktionsstelle Faido.



An den beiden Rettungs- und Multifunktionsstellen Faido und Sedrun liegen Schnellfahrweichen für den Gleiswechsel.



Der Mensch ist unschlagbar: Trotz modernster Technik ist beim Glätten des eingefüllten Betons der festen Fahrbahn Handarbeit gefragt.

SONSTIGE FAKTEN

- **Regel-Achsabstand der Tunnelröhren:** 40 Meter
- **Maximaler Achsabstand der Tunnelröhren:** 70 Meter
- **Querschläge insgesamt:** 178 Stück
- **Regelabstand zwischen den Querschlägen:** 325 Meter
- **Maximale Felsüberlagerung:** 2300 Meter
- **Maximale Gesteinstemperatur:** zirka 46°C
- **Maximale zulässige Arbeitstemperatur:** 28°C
- **Beschäftigte, inkl. Ingenieure, Geologen, Bauherr etc:** 2600
- **Fahrleitungshöhe über Schienenoberkante im Tunnel:** 5,2 Meter
- **Gesamtmenge des ausgebrochenen Materials:** 28,2 Millionen Tonnen
- **Verbrauch Beton:** Vier Millionen Tonnen
- **Stahlbogen:** 125 000 Tonnen
- **Stahlnetze:** Drei Millionen Quadratmeter
- **Felsanker:** 4800 Kilometer
- **Bewehrung:** 16 000 Tonnen
- **Abdichtungs- und Drainagefolie:** 2,85 Millionen Quadratmeter

ausfahrende diesen verlassen hat. Kurze Blockabschnitte ermöglichen eine rasche Zugfolge, erhöhen allerdings den Aufwand und die Komplexität in der Signalisierung. Es ist möglich, pro halbe Stunde drei Güter- sowie einen Personenzug je Fahrtrichtung durch den GBT zu schleusen, bei einer maximalen Zuglänge von 750 Metern. Konkret könnte es so aussehen: Zwischen zwei EC, die im Stundentakt verkehren, gehen sechs Güterzüge auf die Reise. Die Güterzüge müssen in geringstmöglichem Abstand hintereinander folgen. Man rechnet mit einem Zeitintervall von drei Minuten.

Dieser Betrieb hat Auswirkungen auf den Gesamtfahrplan und setzt vor allem eine pünktliche Bereitstellung der Züge

Aufwendiger Betrieb für höchste Effizienz

und Sammelräume vor der Tunnelein- und nach der -ausfahrt voraus. Um diesen Betrieb realisieren zu können, müssen die drei Güterzüge eines Intervalls nicht nur



FOTOS: ARMIN SCHMUTZ

Einmalig: Der historische Triebwagen „Roter Pfeil" wurde durch den GBT geschoben.

2007, 17. Oktober: Neun Monate früher als geplant erfolgte der Durchschlag in der Weströhre zwischen Sedrun und Amsteg.
2009, 18. Mai: In Biasca beginnen die ersten Arbeiten für die bahntechnische Ausrüstung.
16. Juni: Der Durchschlag zwischen Erstfeld und Amsteg ist geschafft. Mit horizontalen und vertikalen Abweichungen von weniger als einem Zentimeter gelang der zweitletzte Durchschlag im GBT mit sehr hoher Genauigkeit.
2010, 25. Juni: Ab dem Südportal, in der Weströhre zwischen Bodio und Faido, beginnt der Einbau der Bahntechnik.
15. Oktober: Weltrekord am Gotthard: Zwischen Sedrun und Faido erfolgt der erste Hauptdurchschlag: Der GBT ist auf einer Länge von 57 Kilometern in der Oströhre vollständig durchbrochen.
2011, 23. März: Die Mineure brechen den letzten Meter Fels zwischen Faido und Sedrun aus. Rund fünf Monate nach dem Hauptdurch-



Es gibt keine starre Oberleitung im GBT. Man erkennt gut, dass für Speise- und Fahrleitung wenig Platz zur Verfügung steht.


FOTO: SBB

Für die ETR 610, die von Zürich nach Mailand verkehren, wird der neue GBT die Hausstrecke sein. Einmal durfte schon einer rein.

Das Ende der Testfahrten zur Kontrolle der Funktionstüchtigkeit ist erreicht. Ein Messzug verlässt gerade das Südportal.

rechtzeitig bereitstehen, sondern auch koordiniert anfahren und beschleunigen. Das Zeitfenster für Abfahrt und Beschleunigen ist knapp bemessen. Wer zu spät kommt, bleibt stehen.

Um dies überhaupt leisten zu können, ist modernste technische Ausrüstung im Tunnel und auf den Zulaufstrecken nötig. So ist das moderne Zugsicherungssystem ETCS Level 2 für diesen ausgeklügelten Betrieb unabdingbar. Fahrzeuge, die nicht mit ETCS Level 2 ausgerüstet sind, haben künftig keine Chance mehr, über den Gotthard zu kommen. Das gilt auch für die alte Bergstrecke, da ETCS Level 2 auch Voraussetzung für die Zulaufstrecken ist.

Allerdings nützt der beste Alpentransit wenig, wenn die entfernteren Zulaufstrecken nicht ausgebaut werden. Gerade hierzulande steht es nicht zum Besten. Die Verbesserung der Rhein-Schiene kommt nur schleppend voran und die potentielle Güterverkehrs-Route aus Richtung München zum Gotthard und weiter nach Italien ist de facto nicht existent und technisch im Vergleich zur Schweiz im Eisenbahn-Mittelalter stehen geblieben. □ *S. Alkofer*

schlag in der Oströhre sind beide Röhren ausgebrochen.
2. September: Beim Nordportal des Gotthard-Basistunnels hat der Einbau der Bahntechnik begonnen.
2014, 16. Juni: Mit über 650 erfolgreichen Fahrten an 78 Testtagen ist der Versuchsbetrieb beendet. Er fand von Dezember 2013 bis Mitte Juni 2014 zwischen dem Südportal in Bodio und der Multifunktionsstelle Faido statt.
31. Oktober: Im Gotthard-Basistunnel, rund 54 m vom Südportal entfernt, wird die so genannte „Goldene Schwelle" eingegossen. Nun ist der längste Eisenbahntunnel der Welt auf seiner ganzen Länge von 57 Kilometern befahrbar. Es wurden 290 km Schienen verlegt. Die reine Einbauzeit betrug 39 Monate.
2015, 1. Oktober: Beginn Testbetrieb im Gotthard-Basistunnel.
2016, 1. Juni: Offizielle Eröffnung und Übergabe des Gotthard-Basistunnels an die SBB.



Zur Infrastruktur gehören ein gigantisches Belüftungs-, aber auch ein umfangreiches Löschwassersystem (Bild).



Die provisorische Kontrollzentrale des GBT. Auf den beiden rechten unteren Monitoren sind die Multifunktionsstellen zu erkennen.



103 224 führte den Lokzug an, der von der Kemptener 218 460 langsam und vorsichtig auf das Anschlussgleis des DB Museums am Nürnberger Hauptbahnhof geschoben wurde.

Lokomotiv-Rochade

Das DB Museum in Nürnberg präsentiert neue Museumsloks auf seinem Freigelände. Der MEB war bei der Fahrzeugüberführung dabei.

Das renommierte Verkehrsmuseum ist in letzter Zeit im wahrsten Sinne des Wortes wieder in Bewegung geraten. Um den Besuchern des Firmenmuseums der Deutschen Bahn AG nicht nur im Rahmen von Sonderausstellungen, sondern auch hinsichtlich der Fahrzeugvielfalt Abwechslung bieten zu können, wurden am 21. April fünf Museumslokomotiven neu auf das Freigelände verbracht. Die historischen Diesel- und Elektroloks wurden von anderen Standorten des DB Museums nach Nürnberg geschleppt. Derzeit sind damit über 30 historische Schienenfahrzeuge in der Frankenmetropole ausgestellt.

Fünf Diesel- und Elektroloks als neue Ausstellungsstücke

Die Diesellok 280 005 dient gewissermaßen als Ersatz für V 80 002, welche bekanntlich den Lokschuppenbrand am 17. Oktober 2005 nicht überstanden hatte. Die in Bezug auf hydraulische Kraftübertragung bedeutende Pionierkonstruktion wurde bereits vor sechs Jahren äußerlich aufgearbeitet und 2010 bei den Ausstellungen zum Jubiläum „175 Jahre Eisenbahn in Deutschland“ präsentiert. Interessant ist auch 110 002, eine der beiden erhaltenen Vorserien-Maschinen der Einheitselektrolok-Baureihe E 10 der Deutschen Bundesbahn. Die Schnellzuglok stand zuvor im Museumsdepot in Lichtenfels, welches nur an wenigen ausgewählten Tagen im Jahr öffentlich zugänglich ist.

Baumusterlok E 44 001 war für geraume Zeit an andere Museen verliehen und soll nun erstmals längerfristig in Nürnberg bleiben. 218 217 hingegen ist noch nie im Nürnberger Museum ausgestellt worden. Sie war einst die einzige Lok der Baureihe 218, die den rot-beigen TEE-Anstrich erhalten hatte und gelangte dadurch zu einer gewissen Berühmtheit. Nachdem sie nun jedoch im verkehrsroten Gewand ihrer letzten Einsatzjahre präsentiert wird und auch nicht umlackiert werden soll, ist ihr besonderer Ausstellungswert allerdings ein wenig zweifelhaft. Ebenfalls auf dem Freigelände zu sehen ist nun 103 224, die über viele Jahre im Deutschen Dampflok-Museum Neuenmarkt-Wirsberg stand.

Die neu angelieferten Museumsfahrzeuge sollen höchstens bis zum Herbst auf dem Freigelände verbleiben, was auch rat-



110 002, eine der ersten Nachkriegsentwicklungen der DB. Links im Bild: 614 005.



Links steht 218 217, während 280 005 an die LBE-Doppelstockgarnitur gekuppelt wird. Diese steht seit Auflösung des Vereins der Lübecker Verkehrsfreunde e. V. 2012 auf dem Freigelände.

sam ist. Denn einigen schon länger draußen stehenden Exponaten wie dem Dieseltriebwagen der Baureihe 614 sieht man die Spuren von Wind und Wetter allmählich an.

Gemäß den Aussagen des Historikers und Museums-Ausstellungsleiters Dr. Rainer Mertens sollen die beiden südlichen

Weitere Überdachung für Museumsfahrzeuge geplant

Gleise auf dem Freigelände, die derzeit noch der Hinterstellung von historischen Waggons dienen, in Kürze mit einer Überdachung versehen werden. Dieser „Lokport“ soll vor allem in der kalten Jahreszeit einen ausreichenden Witterungsschutz für die Ausstellungsstücke bieten.

Auch in den Ausstellungsräumen stehen derzeit wieder Veränderungen an. So wird neben der Abteilung „Geschichte der Bahnhöfe“ auch die erst vor 15 Jahren neu eingerichtete Dauerausstellung „Auf getrennten Gleisen“ zum Thema Bundesbahn und Reichsbahn während der deutschen Teilung komplett überarbeitet. Künftig soll der Fokus auch auf den politischen Verstrickungen der DR im „System DDR“ liegen. So wird zum Beispiel die Beschäftigung von Häftlingen als Zwangsarbeiter für die Reichsbahn dokumentiert, ein Kapitel der DDR-Geschichte, welches erst vor kurzem ins Licht der Öffentlichkeit gelangte. Die Umbauarbeiten sollen bis Mitte des nächsten Jahres abgeschlossen sein, dann wird das DB Museum wieder vollumfänglich zugänglich sein. □ *Alexander Bergner*

SONDERAUSSTELLUNG

Noch bis 19. Juni 2016 läuft im DB Museum Nürnberg die Sonderausstellung „Planet Railway: Schweiz“. In verschiedenen thematischen Abschnitten wird die Entwicklung der Eisenbahn in der Alpenrepublik dargestellt. Neben den technischen Meisterleistungen wie dem Bau der Gotthardbahn wird die heutige Situation des Schienenverkehrs in der Schweiz hervorgehoben. Den Besuchern wird vermittelt, warum ausgerechnet die Schweiz in aller Welt als Eisenbahn-Musterland gilt. Das Verkehrshaus der Schweiz und andere Institutionen wie „SBB Historic“ haben dafür zahlreiche Dokumente und Exponate zur Verfügung gestellt – von historischen Grafiken bis hin zu Fahrzeugmodellen.

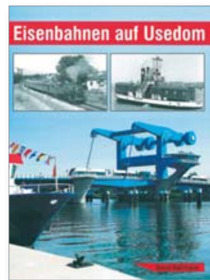


Das Rangieren der Fahrzeuge auf dem eingeschränkten Platz des Freigeländes erforderte eine geschickte Koordinierung, um alle Exponate publikumswirksam zu positionieren.

FOTOS (4): ALEXANDER BERGNER

Quer durch die Insel

Bernd Kuhlmann: Eisenbahnen auf Usedom. Bildverlag Böttger, Witzschdorf 2016. ISBN 978-3-937496-75-7, 192 Seiten, 154 Farb- und 185 Schwarzweißabb.; Preis: 29,80 Euro.



Die Neuerscheinung, welche auf einer früheren Veröffentlichung von geringerem Umfang und Format basiert, stellt die umfangreichste Abhandlung über das Eisenbahnwesen auf Usedom dar. Einer Einführung zur Geschichte Vorpommerns folgen Kapitel über die Entstehung der Strecke von Ducherow über Swinemünde nach Heringsdorf, die Strecke Heringsdorf – Wolgast sowie den Bahnbetrieb vor dem Zweiten Weltkrieg. Ausführlich wird die Werkbahn des Raketenzentrums Peenemünde betrachtet. Von großem Umfang sind auch die Abschnitte zur Nachkriegs- und DDR-Zeit sowie zur heutigen Usedomer Bäderbahn. Leider geht die gedrängte Gestaltung zu Lasten der Übersichtlichkeit, wie sie gerade eine wie die von Bernd Kuhlmann über Jahre akribisch zusammengetragene Informationsfülle verlangt hätte. Auch würde eine weniger enge Schriftart die Lesbarkeit der interessanten wie umfangreichen Texte begünstigen. Eklatanter, insbesondere für Ortsunkundige, ist jedoch das Fehlen einer leicht zu erfassenden Karte des Gesamtnetzes mit den historischen Veränderungen. Die große dokumentarische Bedeutung des Bandes steht ungeachtet dessen jedoch außer Frage. *oh*

Fazit:* *Wichtiges Werk, aber mit kleinen Mängeln

Regionale Eisenbahngeschichte

Helmut R. Sülldorf: Deisterbahn Weetzen – Haste, Förderkreis Heimatmuseum Wennigsen e. V., 2. erweiterte Auflage 2015. 90 Seiten, zahlreiche Schwarzweiß- und Farbabbildungen; Preis 8,50 Euro.



Zugegeben: Ich konnte mir unter dem Namen Deisterbahn anfangs nichts vorstellen, außer dass die Strecke heute von der S-Bahn Hannover befahren wird. Bei einer Fahrt über die Strecke waren mir einmal die zahlreichen Gleisanschlüsse und ehemaligen Industrieanlagen aufgefallen. In der Broschüre findet man sämtliche Daten zur Deisterbahn, bereichert mit vielen interessanten Fotos und Gleisplänen. Neben der chronologischen Geschichte der Bahnlinie wurde jedem Haltepunkt ein kleines, aber völlig ausreichendes Kapitel gewidmet. Dazu werden auch die typischen Fahrzeuge der Deisterbahn vorgestellt, ergänzt durch einen kurzen Exkurs über seltene Loks und Triebwagen, die auf der Deisterbahn gesichtet wurden. *kf*

Fazit:* *Vollständige Chronik mit allen Infos zur Strecke

Ode an den Bahnhof

Einsteigen, bitte! Eine literarisch-fotografische Entdeckungsreise. Verlag Bernd Neddermeyer, Berlin 2016. ISBN 978-3-941712-47-8, 128 Seiten, zahlreiche Sw-Abbildungen; Preis: 16,80 Euro.

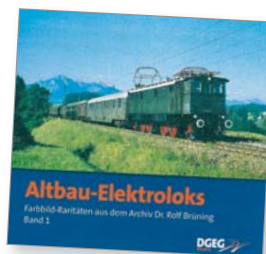


Man merkt schnell, dass in diesem Werk der Versuch unternommen wurde, anspruchsvolle Texte mit ebenso hochwertigen Fotografien zu schmücken. Der Versuch ist der Herausgeberin Ursula Zimmermann auch auf weiten Strecken gelungen. Hilfreich war dabei das namhafte Autorenkollektiv um Harald Martenstein und John von Düffel. Zehn Essays beziehungsweise Kurzgeschichten sind auf 128 Seiten vereint. Alle Beiträge kreisen um das Thema Bahnhof, von Altenbeken bis zum indischen Mumbai. Meist erzählen die Autoren dabei von persönlichen Erinnerungen. Die 36 überwiegend außergewöhnlichen Schwarzweiß-Abbildungen begleiten die Geschichten auf passende Weise. *al*

Fazit:* *Eisenbahn-Literatur der anderen Art

Schatzkiste erweitert

Altbau-Elektroloks – Farbbild-Raritäten aus dem Archiv Dr. Rolf Brüning, Band 1, 2. erweiterte Auflage. DGEG Medien, Hövelhof 2016. ISBN 978-3-937189-19-2, 156 Seiten, 143 Farb-Abbildungen; Preis: 29,80 Euro.



Begeisterte und schon etwas ältere Altbau-E-Lok-Freunde werden einen EK-Bildband aus dem Jahr 1983 besitzen, dessen Titelbild nun auch wieder die zweite Auflage des DGEG-Bandes ziert. Lohnt sich eine Neuanschaffung? Die Beschränkung auf die Altbau-Loks bot schon in der ersten Auflage unter DGEG-Regie viele zusätzliche und seltene Motive. Nun werden noch einmal zirka 40 Seiten und fast 50 Bilder mehr geboten. Ein erweiterter Text und eine geänderte Anordnung der Bilder entsprechend dem Einsatzzweck und der entwicklungsgeschichtlichen Zusammenhänge bringen viele Zusatzinformationen zu den faszinierenden E-Lok-Baureihen, angefangen von der E04 bis hin zur E95. Die Bildwiedergabe wurde gegenüber der DGEG-Erstauflage verändert und erscheint deutlich heller, was etwa im Hinblick auf im Schatten liegende Lokfronten oder Fahrwerkspartien positiv wirkt. Allerdings kommen die Farben dadurch insgesamt blasser, in vielen Fällen auch zu grünlich. Dies fällt beispielsweise bei eigentlich (stahl-)blau lackierten E18 oder Erste-Klasse-Wagen auf. Für Besitzer des EK-Bildbandes ist der Neukauf uneingeschränkt empfehlenswert. Wer alles zu Altbau-E-Loks besitzen will, braucht nach der ersten nun die zweite DGEG-Auflage. *abp*

Fazit:* *Reise unter Fahrdraht in längst vergangene Zeiten

Ihr MC-Fachgeschäft



www.mc-vedes.com by 

02763 Zittau
Theile & Wagner
GmbH & Co.
Reichenberger Str. 11
Tel.: 0 35 83 / 50 09 70

21614 Buxtehude
Spiel + Sport Grob
Bahnhofstr. 54–56
Tel.: 0 41 61 / 28 60

22043 Hamburg
Dluzak GmbH
Rodigallee 303
Tel.: 040 / 6 53 22 44

24534 Neumünster
Hobby & Co. Freizeit-,
Spiel- & Bastelwelt
Großflecken 34
Tel.: 0 43 21 / 41 87 16

25348 Glückstadt
Meiners
Hobby & Spiel GmbH
Große Kremperstr. 13
Tel.: 0 41 24 / 93 70 33

28307 Bremen
Modellbahnshop Lippe
CASISOFT MindWare GmbH
Thalenhorststr. 15d
Tel.: 0 52 31 / 9 80 71 23

28865 Lilienthal
Spielzeug HAAR
Anke Haar
Hauptstr. 96
Tel.: 0 42 98 / 9 16 50

32760 Detmold
Modellbahnshop Lippe
CASISOFT MindWare GmbH
Gildestr., Ecke Marie-Curie-Str.
Tel.: 0 52 31 / 9 80 71 23

33332 Gütersloh
Modellbahnladen
Fortenbacher
Kampstr. 23
Tel.: 0 52 41 / 2 63 30

34466 Wolfhagen
Spielwaren Pelz
Inh. Ernst Pötter
Mittelstr. 10+13
Tel.: 0 56 92 / 23 61

42289 Wuppertal
Modellbahn Apitz GmbH
Heckinghauser Str. 218
Tel.: 0202 / 62 64 57

48145 Münster
WIEMO
Modellbahntreff Münster
Warendorfer Str. 21
Tel.: 0251 / 13 57 67

53721 Siegburg
Spiel und Freizeit
Wasser
Markt 6
Tel.: 0 22 41 / 6 66 53

54290 Trier
Spielzeugparadies
Gerd Klein GmbH
Nagelstr. 28–29
Tel.: 0651 / 4 88 11

59909 Bestwig
Henke Spielzeugland
Wilhelm Henke
Bundesstr. 132–133
Tel.: 0 29 04 / 12 92

60385 Frankfurt
Meder Spielwaren
Meder oHG
Berger Str. 198
Tel.: 069 / 45 98 32

61231 Bad Nauheim
Spielwaren-Souvenir-
Eisenbahnhaus Feigenspan
Parkstr. 14
Tel.: 0 60 32 / 28 74

63450 Hanau
Spiel + Freizeit Brachmann
Heinrich Brachmann GmbH
Rosenstr. 9–11
Tel.: 0 61 81 / 92 35 20

63920 Großheubach
Spielwaren Hegmann
Berta Hegmann e.Kfr.
Industriestr. 1
Tel.: 0 93 71 / 6 50 80 13

67146 Deidesheim
moba-tech
it-works Systemtechnik GmbH
Bahnhofstr. 3
Tel.: 0 63 26 / 7 01 31 71

71032 Böblingen
Eisenbahn & Modellbau
Köngeter
Poststr. 44
Tel.: 0 70 31 / 22 56 77

71638 Ludwigsburg
Spiel + Freizeit
Zinthäfner
Solitudestr. 40
Tel.: 0 71 41 / 92 56 11

72250 Freudenstadt
Spiel + Freizeit Wagner
Inh. K. J. Bühler e.K.
Martin-Luther-Str. 7
Tel.: 0 74 41 / 76 09

73033 Göppingen
Spiel + Freizeit
Korb-Rau
Poststr. 50
Tel.: 0 71 61 / 7 25 77

73108 Gammelshausen
Das Lokmuseum
Inh. Michael Merz
Hauptstr. 23
Tel.: 0 71 64 / 91 93 64

73728 Esslingen
HEIGES Spielwaren
GmbH & Co. KG
Fischbrunnenstr. 3
Tel.: 0711 / 3 96 94 60

74613 Öhringen
Spielwaren Bauer
Inh. Karlheinz Bauer e.K.
Marktstr. 7
Tel.: 0 79 41 / 9 49 50

74821 Mosbach
Schreib- + Spielwaren
Dunz GmbH & Co. KG
Kesslergasse 5
Tel.: 0 62 61 / 9 21 20

76275 Ettlingen
Spielkiste Brenner
Inh. Matthias Brenner
Kirchenplatz 2
Tel.: 0 72 43 / 1 67 06

78247 Hilzingen
Spielwaren Reimann GmbH
Untere Gießwiesen 15
Tel.: 0 77 31 / 9 89 90

81925 München
Die Spielzeugkiste
Inh. Michael Golombeck
Rosenkavaliersplatz
Tel.: 089 / 9 10 12 43

83395 Freilassing
Seigert Spiel + Freizeit
Handels GmbH
Sägewerkstr. 18
Tel.: 0 86 54 / 47 90 91

85221 Dachau
Spielwaren Schmidt
Inh. Karin Märkl e.K.
Münchner Str. 33
Tel.: 0 81 31 / 8 29 87

86199 Augsburg
Augsburger Lokschuppen
GmbH
Gögginger Str. 110
Tel.: 0821 / 57 10 30

86368 Gersthofen
Spiel + Freizeit Gersthofen
Handels-GmbH & Co. KG
Hery-Park 2000
Tel.: 0821 / 2 49 21-20 00

86633 Neuburg
Spielwaren Habermeyer
Habermeyer Karl
Färberstr. 90–92
Tel.: 0 84 31 / 86 43

86720 Nördlingen
Spielwaren Möhnle
Schrannenstr. 7
Tel.: 0 90 81 / 42 28

87616 Marktoberdorf
Härtle Spiel & Freizeit
Inh. Matthias Franz e.K.
Kaubeurenerstr. 1
Tel.: 0 83 42 / 42 09 90

90587 Siegelsdorf
Leo's Modellbahn-Stube
Fürther Str. 27a
Tel.: 0911 / 75 31 75

91522 Ansbach
Spiel + Freizeit
Fechter GmbH
Joh.-Seb.-Bach-Platz 8
Tel.: 0981 / 96 96 90

93133 Burglengenfeld
Spiel + Freizeit Nußstein
Regensburger Str. 4
Tel.: 0 94 71 / 70 12 11

Europa

AT-1010 Wien
Karl Hilpert KG
Schulerstr. 1–3
Tel.: 00 43 / 15 12 33 69

AT-6020 Innsbruck
Spielwaren Heiss
Manfred Gress e.U.
Museumsstr. 6
Tel.: 00 43 / 5 12 58 50 56

FL-9490 Vaduz
Mikado
Hobby, Spiel + Freizeit
Städtle 19
Tel.: 00 42 / 32 32 79 94

NL-1171 DB Badhoevedorp
Harlaar Modeltreinen V.O.F.
Badhoevelaan 53
Tel.: 00 31 / 2 06 59 94 94

NL-8261 HM Kampen
Trein en Zo
Geerstraat 12
Tel.: 00 31 / 3 83 31 61 38

BE-3053 Oud-Heverlee
Het Spoor
Kerselaers Henri
Parkstraat 90
Tel.: 00 32 / 16 40 70 42



Bunte Blumenwiesen sind in der heutigen Kulturlandschaft leider Ausnahmeerscheinungen. An Bahndämmen wie jenem bei Putbus hingegen finden sich gelegentlich neben dem roten Klatschmohn auch Margerite, Schafgarbe, Hahnenfuß und verwilderter Raps.

Im Schwarzweiß-Foto spielen sie keine Rolle, in der Farbfotografie sind die großen Blüten des Klatschmohns jedoch willkommene rote Tupfer in der oft tristen Bahnlandschaft.

Verführerischer Mohn

Der Frühling und der Sommer bieten für Eisenbahnfotografen alljährlich eine Vielzahl farbenfroher Fotomotive. Sobald die gelben Kulissen der Rapsfelder verblasst sind, folgt entlang von Feldwegen, Straßen und Bahndämmen die leuchtend rote Blüte des Klatschmohns.

Papaver rhoeas, so die lateinische Bezeichnung, blüht in der Regel von Ende Mai bis in den August hinein. War der Mohn früher zusammen mit der Kornblume ein ständiger Begleiter des Getreides, ist er heute vor allem aufgrund einer höheren Reinheit des Saatgutes und des Einsat-

zes von Herbiziden auf den Äckern selten geworden. Ein Rückzugsgebiet des Klatschmohns, der zur Gruppe der Staudengewächse gehört, ist inzwischen der Wildwuchs an Bahndämmen. In diesem Fall ist der stark reduzierte Einsatz von Unkrautbekämpfungsmitteln bei der Bahn von Vorteil.

Auch auf den heute überall in Deutschland zu findenden, brach liegenden Flächen von Bahnhofsanlagen ist der Mohn häufig vertreten. Er bevorzugt lockere Böden und gehört als so genannte Pionierpflanze zu den ersten Arten, die an frisch angeschütteten Böschungen zu finden sind, bevor sich dort später andere Gewächse ansiedeln. Mit etwas Glück findet der Eisenbahnfotograf auch einen bewusst gesäten Mohn-Streifen oder sogar ein ganzes Klatschmohn-Feld in direkter Nachbarschaft zum Gleis.

Romantische Bereicherung für die Eisenbahnfotografie

Den Bahnreisenden bleiben aber, selbst wenn sie aus dem Zugfenster schauen, die Farbtupfer am Bahndamm oft verborgen, liegen sie doch selten im Blickfeld. Und es bedarf auch für den Eisenbahnfreund einiger Geduld und Beobachtungsgabe, um einen fotografisch attraktiven Standort der roten Schalenblüten zu finden. Doch die Mühe lohnt sich meist: Mohnblüten mit ihrer unvergleichlichen Leuchtkraft sind nicht nur eine romantische Erscheinung, sie bereichern auch die Eisenbahnfotografie. Vielleicht kommen auch Sie auf den Geschmack und machen sich einmal auf die Suche nach rot gesprenkelten Bahndämmen. ☐ *Rainer Heinrich/oh*



Der Mohn findet sich auch in so mancher Ecke eines Betriebswerks, etwa im Traditions-Bw Staßfurt. V 90 002 (ursprünglich OHE) gehört der Ascherslebener Verkehrsgesellschaft.



FOTOS: RAINER HEINRICH

Auf diese Weise lässt sich auch ein modernes Fahrzeug ansehnlich in Szene setzen: Die roten Mohnblüten beleben das Foto des Regiosprinters der Vogtlandbahn bei Limbach.

GEWINNSPIEL: ZEIGEN SIE UNS IHRE SCHÖNSTEN BILDER VON DER BLÜTENPRACHT AM GLEIS!

Sie haben selbst zeigenswerte Eisenbahnfotos mit Blütenpracht oder möchten sich jetzt auf die Suche begeben? Schicken Sie uns Ihr schönstes Eisenbahnfoto mit Mohn, Raps, Kirschbaum und Co. bis zum 9. September 2016 per E-Mail oder Brief mit dem Stichwort „Sommer“ an sommer@modelleisenbahner.de beziehungsweise an MODELLEISENBAHNER, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck. Der Rechtsweg ist ausgeschlossen, Gewinner werden schriftlich benachrichtigt. Mitarbeiter der Verlagsgruppe Bahn sind von der Teilnahme ausgeschlossen.



Zu gewinnen gibt es eine V 200 von LGB (Art.-Nr. 21940) in einer Epoche-IV-Ausführung als 220 076-4.

Die beiden Lokführer in den Führerständen posieren in Annaba für eine Werbeaufnahme auf der algerischen Einsatzstrecke.

DDR-Lokomotiven in Nordafrika: Eine Gleichstrom-Variante der „Rübeland-E-Loks“ stand über vier Jahrzehnte in Algerien im Einsatz.

ÜBER DEN ATLAS



FOTO: SLG. MEB

Die Export-Elektrolokomotive für Gleichstrom wurde als stilisierte Grafik auch im Prospektmaterial der LEW dargestellt.

Im MEB 1/16 wurde die Geschichte der Baureihe 251 der Deutschen Reichsbahn und deren Einsatz auf der Rübelandbahn geschildert. Dort fand sich der Hinweis, dass Loks und Strecke für 25 kV und 50 Hz ausgelegt waren, um unter anderem auch entsprechende Exportaufträge für die DDR zu erhalten. Daraus wurde bekanntlich nichts, weniger bekannt ist jedoch die Tatsache, dass die „Rübelandloks“ trotzdem nicht ganz ohne Nachfahren blieben.

Unter dem Projektnamen „EL 104“ verbergen sich 32 ähnliche Loks, welche vom VEB Lokomotivbau Elektrotechnische Werke „Hans Beimler“ Hennigsdorf (LEW)

mit den Fabriknummern 13637 bis 13668 gebaut und von September 1972 bis April 1973 für eine Güterstrecke in Algerien ausgeliefert wurden.

Diese 231 Kilometer lange, eingleisige Strecke in Ostalgerien, von Tebessa nahe der tunesischen Grenze zum Mittelmeer-Hafen Annaba, dient der Abfuhr von Phos-

SCHWERE ERZZÜGE AUF BERGSTRECKE

phat und Erz. Sie überwindet vom Randbereich der Wüste her kommend das Atlasgebirge und führt anschließend mit langen Steigungen von bis zu 30 Promille die 820 Meter Höhenunterschied bis zum Mittelmeer. Wegen der anspruchsvollen Trassierung wurde bereits 1932 ein elektrischer Betrieb mit 3000 Volt Gleichstrom aufgenommen. Die Loks und die Streckenausstattung kamen damals aus Frankreich, denn Algerien war bis 1962 ein französischer Kolonialstaat.

Als es Anfang der 70er-Jahre notwendig wurde, die mittlerweile betagten Lokomotiven abzulösen, ging der Auftrag statt an Frankreich allerdings an LEW Hennigsdorf in der DDR. Es waren dabei vermutlich auch Import-/Export-Tauschgeschäfte mit im Spiel, aber insgesamt war die Vergabe doch ein beachtlicher kommerzieller Erfolg für LEW.

Dort hatte man bereits genügend Erfahrung mit Gleichstromloks gesammelt, zum Beispiel mit der an Polen gelieferten Baureihe EU 20 der PKP. Nun entstand die Baureihe 6 CE der algerischen Staatsbahn SNCFA mit gleichem Aufbau und der gleichen Mechanik wie bei den Rübelandloks. Der elektrische Teil wurde weitgehend von den PKP-Loks übernommen. Große sichtbare Unterschiede zur DR-Baureihe 251



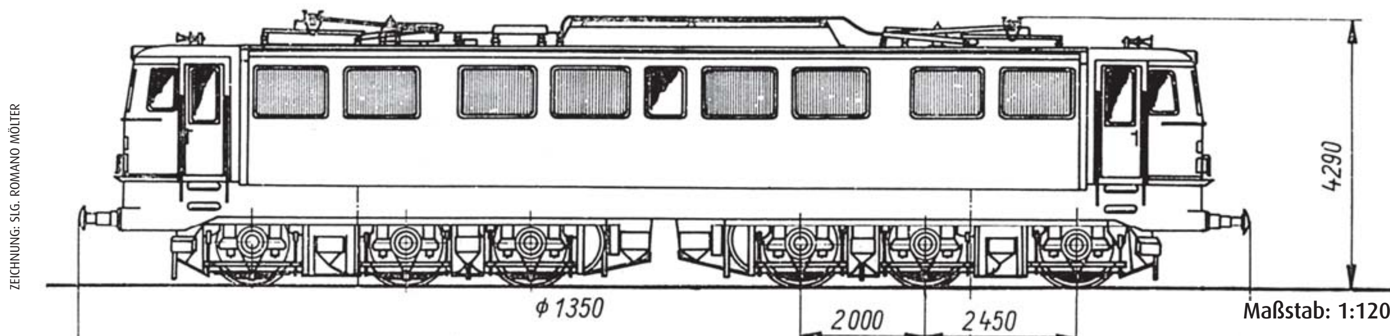
FOTO: LEW-WERKFOTO, SLG ROMANO MÖLTER

Das farbige Werksbild war ebenfalls in den Werbeprospekten der LEW enthalten. Die Aufnahme entstand auf dem Hennigsdorfer Freigelände und diente als Vorlage für die blaue Grafik.



FOTOS (2): LEW-WERKFOTO, SLG. THOMAS BORBE

Zusammen mit PKP-Doppelstockwagen war „.6.CE.29." wohl nur auf der Leipziger Messe zu sehen. Einsätze vor Reisezügen soll es in Algerien jedoch auch gegeben haben.



ZEICHNUNG: SLG. ROMANO MÖLTER

Hauptabmessungen und Aufbau der Algerien-Loks sind mit denen der DR-Baureihe 251 identisch. Auf dem Dach sind jedoch Einholm-Stromabnehmer montiert. Die Dachleitungen und die längere Dachhaube der Gleichstromlok weichen ebenfalls von der Wechselstrom-Ausführung ab.

FOTO: LEW-WERKFOTO, SLG THOMAS BORBE

Schwere Erzzüge waren der Grund für die Elektrifizierung der Strecke über den Atlas, welcher im Hintergrund des Bahnhofs Tebessa zu sehen ist.

gab es nur auf dem Dach, da hier Einholmstromabnehmer montiert wurden. Wegen des systembedingt fehlenden Transformators wurde auch die Dachhaube anders ausgeformt. Im Sinne einer optimalen Adhäsion forderte der Auftraggeber eine Gesamtmasse von 130 Tonnen pro Lok. Deshalb kamen verstärkte Bleche an Rahmen und Gehäuse sowie Ballastgewichte zum Einsatz. Die Höchstgeschwindigkeit von 74 km/h war für die schweren Güterzüge ausreichend, die eher schwache Dauerleistung von 2150 kW bei 32 km/h konnte im Bedarfsfall durch die Fähigkeit zur Vielfachsteuerung ausgeglichen werden. Die

BEWÄHRTE TECHNIK FÜR HEISSES KLIMA

Loks waren mit einer elektrischen Widerstandsbremse ausgerüstet. Besonderer Wert wurde auf die Belüftung des Führerstands und der elektrischen Ausrüstung gelegt, da im südlichen Streckenabschnitt Außentemperaturen von 45 Grad keine Seltenheit waren. Die Loks bewährten sich gut, galten als robust und zuverlässig und wurden erst ab 1996 nach und nach von der neuen Baureihe 6 FE abgelöst. Die heutige algerische Staatsbahn SNTF hat ein ambitioniertes Erneuerungsprogramm für ihr Bahnnetz entwickelt. Dabei werden alle neuen Elektrifizierungen gemäß dem aktuellen Standard mit 25 kV/50 Hz Wechselstrom ausgeführt. Die derzeit noch im Gleichstrombetrieb aktive Baureihe 6 FE ist daher bereits ab Werk auf Wechselstrom umrüstbar abgeliefert worden.

Das Ende des Gleichstrombetriebes bis Tebessa ist also nur noch eine Frage der Zeit, und was die letzten Hennigsdorfer 6 CE anbelangt, so mussten sich diese bis 2004 aus dem Dienst zurückziehen. Wahrscheinlich wurden die meisten dieser Loks schon zerlegt, aber einige sollen noch immer im Hafen von Annaba auf einem Nebengleis verharren. Schön wäre es, wenn eine davon der Nachwelt erhalten bliebe.

Eine Weile lang blieb wohl auch noch etwas anderes aus dem Algerien-Auftrag der LEW erhalten: Sieben Loks der DR-Baureihe 250 (250 242 bis 248) wurden im Jahr 1984 in einem abweichenden Rotton geliefert. Das hellere „Oleanderrot“ soll als Mischfarbe aus dem üblichen Reichsbahn-Bordeauxrot und dem restlichen Orange aus dem Algerien-Auftrag entstanden sein. □ *Romano Mölter/abp*



FOTO: RALPH LÜDERITZ

Unter Beimischung von Restfarbe lackiert: 250 241 war eine der „oleanderroten“ Maschinen. Sie wurde am 19. Juli 1989 in Halle (Saale) vor dem P 3505 Halle–Weimar fotografiert.

Nicht die älteste

Betrifft: „Quo vadis, Meiningen", Heft 5/2015

91 134 ist nicht die älteste betriebsfähige Normalspurlokomotive, diese Ehre gebührt der LAG 7 Füssen (Baujahr 1889) vom Bayerischen Eisenbahnmuseum (BEM) in Nördlingen.

Helmut Brein, E-Mail



Anmerkung der Redaktion: Leider ist diese Aussage nicht korrekt. Die Lok „Füssen" ist derzeit nicht betriebsfähig. Das hat uns das BEM im Zuge der Recherchen für den Artikel mitgeteilt.

Falscher Weg

Betrifft: „Heiße Kiste", Heft 6/2015

In Ihrem Bericht „Heiße Kiste" hat sich ein Fehler eingeschlichen. Auf dem Bild Seite 40 rechts unten kann der Bauzug mit 229 181 unmöglich direkt von Hof nach Bamberg unterwegs gewesen sein, da zwischen Lichtenfels und Bamberg bis September die Gleise gesperrt sind, wegen des Umbeziehungsweise Neubaus der ICE-Strecke Berlin – München. Der Bauzug könnte höchstens über die Umleitung Hof – Neuenmarkt-Wirsberg nach Bayreuth und dann weiter über Nürnberg nach Bamberg gefahren sein.

M. Treuner, E-Mail

Klarstellung

Betrifft: „Warum?", Heft 4/2016

Als ehemaliger Projektleiter für Stellwerksanlagen möchte ich einige Unklarheiten in den Leserbriefen klarstellen: Es gibt keine technische Einrichtung, die immer absolut fehlerfrei arbeitet! Es ist Aufgabe der Sicherheits- und Stellwerktechnik, dass sich Fehler immer im Sinne der Sicherheit auswirken, d. h. eine Weiche darf nie durch eine Störung umlaufen, oder ein Signal darf nie durch eine Störung Fahrt (grün) zeigen. Das heißt aber, dass bei einer Störung die Stellwerksanlage blockiert ist und keine Zugfahrten mehr stattfinden können. Da dies nicht akzeptabel ist, müssen im Störungsfall gewisse Sicherheitseinrichtungen überbrückt werden können. Das Vorgehen bei diesen Notbedienungen ist bis ins Detail vorgeschrieben, u. a. Abklärung der Zugslage mit der Nachbarstation. Daraus ist ersichtlich, dass menschliches Versagen das einzige Risiko ist. Das kann nur durch Schulung und Zuverlässigkeit der Mitarbeiter eingegrenzt werden. Ein weiteres Problem sind die immer zuverlässigeren technischen Einrichtungen, so dass die Routine bei Notbedienungen fehlt.

Edgar Otz, CH-8604 Volketswil

AN MODELLEISENBAHNER
„LESERBRIEFE",
AM FOHLENHOF 9A
D-82256 FÜRSTENFELDBRUCK

E-MAIL: REDAKTION@MODELLEISENBAHNER.DE

Wir freuen uns, wenn Sie uns Ihre Meinung schreiben, Ihre Wünsche ebenso wie Ihre Kritik. Bei der Vielzahl der Einsendungen können wir leider nicht immer alle Briefe persönlich beantworten oder veröffentlichen. Aus Platzgründen kann es auch zu Kürzungen kommen, dafür bitten wir um Verständnis.

Vergrault

Betrifft: „Gute Nacht", Heft 5/2016

Vielen Dank für Ihren Artikel „Ende der Nachtzüge", vor allem den Link zur Petition. Ich war die letzten Jahre beruflich öfters mit dem Schlafwagen unterwegs und hatte den Eindruck, dass das Angebot bestens angenommen wird. Allerdings hatte ich auch den Eindruck, dass einiges unternommen wird, um Kunden zu vergraulen. So hatte der Nachtzug fast immer eine halbe bis eine Stunde Verspätung und ist dann nicht München Hbf, sondern München Ostbahnhof angefahren, sehr zur Verärgerung aller, die ab Hauptbahnhof weiter reisen mussten.

Elmar Baur, E-Mail

Falsche V 100

Betrifft: „Bahnwelt aktuell", Heft 6/2016

Auf der Seite fünf, „Sonderleistung mit Tücken" befinden sich zwei Fehler: Es handelt sich nicht um die Ilmetalbahn, sondern um die Ilmebahn, mit Sitz in Einbeck. Die Ersatzlok war nicht 212 001, sondern die ehemalige DB AG-212 268.

Bernhard Breitlauch, E-Mail



116 019 erreicht am 14. Juli 1975 mit N 4554 Übersee – Rosenheim in Kürze den Bahnhof Endorf. Knapp vier Kilometer hinter dem Scheitelpunkt bei Rimsting, mit einem Gewicht des Wagenzuges von nur 200 Tonnen, bei 10 Promille Gefälle und einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h und 80 (= vorhandenen) Mindestbremshundertsteln ist die Lok beim Bremsen zum Halt in Endorf voll mit dabei, so dass es qualmt.

Vor 90 Jahren wurde die erste der bayerischen 1AAAA1-Schnellzug-E-Loks, die ES 1 21002, ausgeliefert. Die späteren E 16 hatten ein langes Leben und liefen ruhig ...

... wie ein D-Zug-Wagen

Als am 10. Dezember 1921 in München die Herren Kleinow und Gutbrod für Preußen sowie Gleichmann, Naderer und Michel für Bayern sich über die Bauart der zu bestellenden elektrischen Schnellzuglokomotiven berieten, standen solche mit direktem Stangenantrieb im Vordergrund, wobei Bayern auch dem Zahnrad-Stangenantrieb positiv gegenüberstand. Zusätzlich beobachteten Gleichmann, Geheimrat Barth und Otto Michel, Leiter des Maschinentechnischen Büros der Zweigstelle Bayern (ZB) des RVM sowie Georg Lotter, Oberingenieur bei Maffei, in jener Zeit sorgfältig die Versuche in der Schweiz mit dem Einzelachs-Gelenkhebelantrieb nach Jakob Buchli. Als im September 1921

die erste von 36 Serien-Loks der Baureihe Ae 3/6 I mit Buchli-Antrieben den Probebetrieb antrat, nahmen die Herren aus Bayern daran teil, nachdem sie sich schon im Vorfeld über Aufbau und Montage dieser Maschinen informiert hatten. Sodann beauftragte die ZB die Brown, Boveri & Cie AG in Mannheim, Entwürfe zu Lokomotiven mit der Achsanordnung 1AAAA1 und Buchli-Antrieben vorzulegen. Von jenem mit vier Motoren der 1C1-Vorortlokomotive EP 2 und beiderseitigem Laufachs-Treibachs-Drehgestell wurden zunächst fünf Lokomotiven bestellt. Bereits einen Tag nach Anlieferung nahm am 28. Mai 1926 die ES 1 21002 (spätere E 16 02) den Probebetrieb auf. Inzwischen wurde der Auftrag um weitere fünf Lokomotiven erweitert. Diese erhielten das Krauß-Helmholtz-Lenkgestell, das sich bei lauftechnischen Untersuchungen mit der P 10 „Elberfeld

Auf Vergleichsfahrten überzeugt die spätere E 16

2810" bei bis zu 128 km/h als hervorragend führend erwies. Damit ausgerüstet, wurde ES 1 21006 (E 16 06) am 12. November 1926 angeliefert und sofort nach Leipzig überstellt, um dort bei Vergleichsfahrten mit der AEG-Versuchslokomotive E 21 01 elektrisch und lauftechnisch erfolgreich zu bestehen.

Bei einem Drehzapfenabstand von 9840 Millimetern und 12 600 Millimetern Gesamtachsstand errechnet sich die Lottersche Führungsziffer (das Verhältnis von

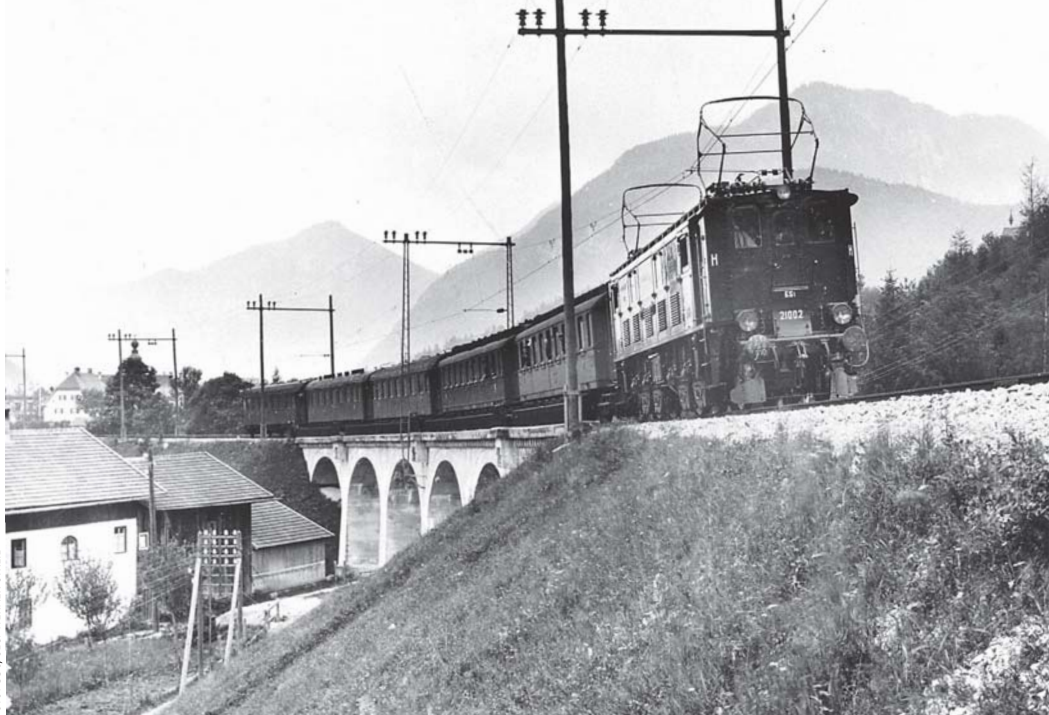


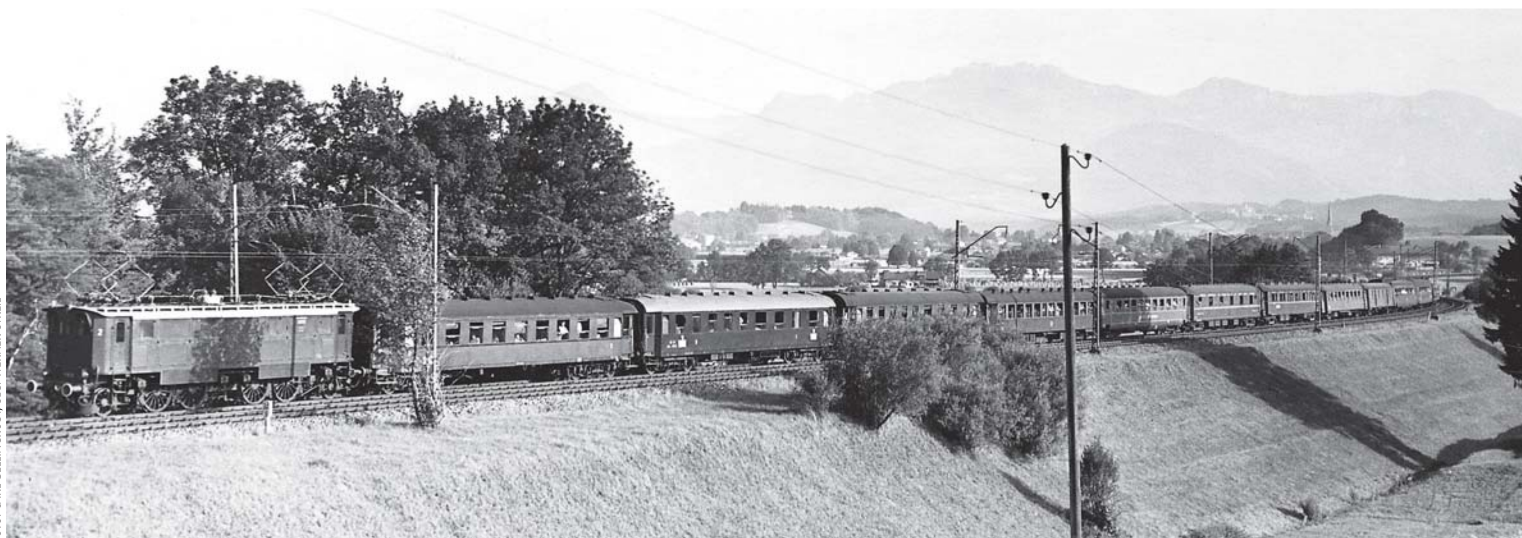
FOTO: BBC, SLG. WERNER STREIL

Mit 230 Tonnen Zuggewicht (drei bayerische und zwei preußische D-Zugwagen) kommt ES 1 21002 aus Mittenwald. Es folgen drei Kilometer mit 37 Promille Steigung zum Scheitelpunkt.



FOTO: DR. ROLF BRÜNING

E 16 17 verlässt am 13. Juli 1958 mit dem P 1810 nach München (sechs Ci-Bay 10, ein Bi-Bay 10 und ein bayerischer Pw4ü) den Bahnhof Endorf an der Strecke Salzburg – Rosenheim.


FOTO: CARL BELLINGRODT, SLG. WERNER STREIL

Mit nicht weniger als 18 Wagen (gut 750 Tonnen) bewältigt E 16 16 am 9. August 1956 mit dem F 153 „Tauern-Express" den Zehn-Promille-Anstieg von Prien nach Rimsting, um anschließend nach 16 Kilometern flotter Talfahrt mit 100 km/h den Bahnhof Rosenheim zu durcheilen.

FOTO: PETER WAGNER, BILDARCHIV DER EISENBAHNSTIFTUNG

Auch zu Zeiten der Serien-103 war die 116 noch täglicher Gast in München Hbf. Hier bespannt 116 020 im April 1974 den schweren N 4515 nach Rosenheim: 65 Kilometer Streckenlänge, Buchfahrplanlast 400 Tonnen, Durchschnittsgeschwindigkeit 65 km/h bei sieben Zwischenhalten.

Drehzapfen- zum Gesamtachsstand) mit 0,78, womit die rein drehzapfengeführte E 16 dem Karwendelwagen B4ü-Bay 29 (13185 mm/16185 mm = 0,81) sehr nahe kam. Korrekt ist dieser Vergleich nur deshalb, weil die Buchli-Antriebe auf die Bewegungen der Treibradsätze nach den drei Koordinaten keinen Einfluss ausübten, das heißt lauftechnisch nicht vorhanden waren, womit die E 16 während der ganzen Epoche einrahmiger E-Loks als einzige die Eigenschaften eines Drehgestellwagens besaß.

Am 10. Juli 1929 war mit E 16 17 die Lieferung der zweiten Bauserie mit verstärkten Motoren abgeschlossen. Davon standen E 16 12 und 16 ab 28. Februar 1930 der RBD Breslau zur Verfügung, um auf der schlesischen Gebirgsbahn Vergleichswerte zu den nicht zufriedenstellenden „Westinghouse-Maschinen" (E 17) zu erhalten. Die noch sehr neue E 16 16 wurde im April 1930 wegen eines Speichenrisses gegen E 16 11 getauscht, welche im September 1930 mit dem schon erwarteten Transformatorschaden ihren Einsatz dort beendete. Grundsätzlich wurden die „ES" trotz der Folgen der rabiaten Betriebsweise bei den wichtigen Themen wie Motoren, Antriebe und Laufruhe mit „gut" bewertet.

Die 17 E 16 waren auf den Strecken München – Garmisch, – Salzburg, – Kufstein und – Regensburg hauptsächlich mit der Beförderung von Schnell-, Eil- und Beschleunigten Personenzügen beschäftigt. Ab dem 30. Mai 1933 erweiterte sich ihr Einsatz in Richtung Stuttgart, wofür die mit stärkerem Trafo und nochmals verstärkten Motoren ausgerüsteten E 16 18 bis 21 als E 16^{1} von der Gruppe Bayern beschafft



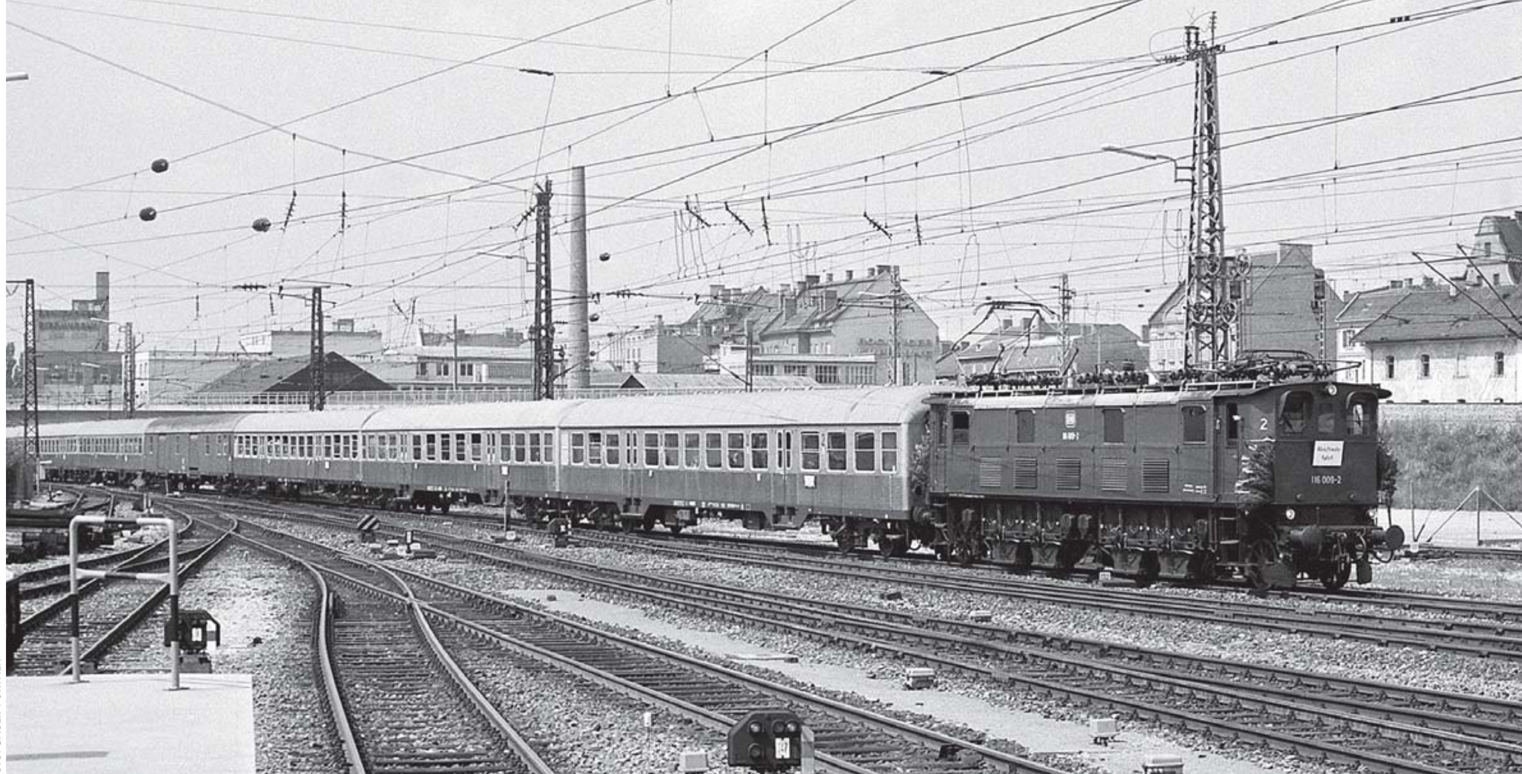
FOTO: BAUER-PORTNER

116 009 wird am 3. März 1979 als Lz nach Freilassing gleich Traunstein verlassen.



FOTO: CARL BELLINGRODT, SLG. HERIBERT SCHRÖPFER

Die E 16 auf Augenhöhe mit der E 18 im Sommerfahrplan 1954. Hier passiert E 16 05 mit D 290 „Adria-Express" die Talbrücke bei Möhren an der Strecke Nürnberg – Augsburg.


FOTO: BAUER-PORTNER

Um den Abschiedszug mit 116 009 am 25. Juli 1979 zu erleben, wurde statt des Gymnasiums der Münchener Ostbahnhof besucht.

wurden. Mit ihnen war aber auch die sehr erwünschte Abgabe von vier E 17 nach Breslau möglich. Ab 1938 standen die E 16 im Schatten der E 18, welche vor allem die Stuttgarter Strecke übernahmen. So wurde Freilassing ab 1940 mit E 16 18 bis 21 Stützpunkt leistungsfähiger Schnellzuglokomotiven auf der elektrisch über Salzburg hinaus bis Attnang-Puchheim verlängerten Strecke. Vier E 16 fielen Fliegerangriffen zum Opfer, darunter E 16 11 und 13, die danach als Spender für das anzulegende Tauschteil-Lager dienten. Unter Dach wurden E 16 18 und 19 aufbewahrt, deren Wiederaufbau man 1951 gemeinsam mit der Modernisierung der E 16 20 und 21 in Angriff nahm. Die E 16[1] bewährten sich besonders vor schwersten Schnellzügen und an topographisch heiklen Stellen und lösten so ab 1952 auf der Garmischer Strecke die E 18 wegen deren Schleuderneigung ab, bis 1958 die E 41 antraten. Nach Verjüngung der während des Krieges stark abgewirtschafteten E 16 01 bis 17 endete ab

Glanzzeit in den 50er-Jahren

1952 das Schattendasein der E 16 durch die Verwendung im Schnellzugdienst auf Augenhöhe mit der E 18. Salzburg, Kufstein, Treuchtlingen und Nürnberg waren nun die Fahrtziele, wo die Loks zum Beispiel im Jahre 1961 gemeinsam mit den E 16.1 allein mit 46 täglichen Schnell- und Fernschnellzügen beschäftigt waren, just in der Zeit, als bei den E 18 die Probleme an Antrieb und Laufwerk nicht mehr enden wollten, so dass diese möglichst bald von der E 10 in Richtung Stuttgart abzulösen waren.

Nicht zu vergessen ist der mit E 16 schon 1954 erfolgreich begonnene Einbügel-Betrieb mit nicht umgebauten Stromabnehmern SBS 10 a und b, dem ab 1962 der Umbau auf die gekröpfte Leichtbauschere folgte. Gerade die 1962 neu in Freilassing stationierten E 18 verdrängten die E 16 von ihrer Stammstrecke München – Salzburg, worauf letztere durch das Altmühltal bis Nürnberg neue Beschäftigung und ihrer Laufeigenschaften wegen neue Freunde fanden, die den folgenden Worten sicher zugestimmt hätten: „Die E 16, die hervorragende Vertreterin elektrischer Lokomotiven für Reisezüge“. So sprach Bundesbahn-Direktor Dr. Ing. Ernst Kilb, Bauartdezernent für elektrische Lokomotiven beim Bundesbahn-Zentralamt München und Vater der E 10, E 41 und E 50, am 5. Mai 1950 bei der Vorstellung der E 16 12 als erste flaschengrüne E-Lok der DB. □ *Werner Streil/abp*



Alles zur Technik- und Einsatzgeschichte der E 16 lesen Sie im aktuellen Kiruba-Heft, erhältlich im Bahnhofsbuchhandel und bei der VG Bahn.



FOTO: MARKUS HEHL/BAHNPARK AUGSBURG

116 009, die letzte betriebsfähige Lok, wurde nach der Abstellung von Evelyn Ziegert erworben. Mit beratender Mitwirkung des Autors soll „E 16 09“ wieder betriebsfähig werden.

FOTO: ARCHIV HAUCKE

Fehleinschätzung der Gefahr im Osten: Die gesprengte Eisenbahnbrücke bei Insterburg wurde nach Rückzug der Russen durch eine Notbrücke ersetzt.

Für die deutschen Eisenbahnen machte der Erste Weltkrieg nicht an den Landesgrenzen halt. Die direkten Folgen waren unübersehbar, die mittelbaren Folgen wogen ungleich schwerer.

Heimat-Front



FOTO: ARCHIV EISENBAHNSTIFTUNG

Das Reich macht nun mobil. Der Jubel des Volkes war meist echt, doch für die Propaganda natürlich ein reiches Feld der auf die patriotischen Gefühle sich beziehenden Agitation.

Mit der Feststellung der drohenden Kriegsgefahr Ende Juli 1914 wechselten die deutschen Eisenbahnen praktisch den Besitzer. Das Militär übernahm die Kontrolle und damit die Entscheidungsgewalt. Vom Kriegsministerium über den Generalstab zum Befehlshaber des Feldeisenbahnwesens und weiter über die Eisenbahndirektorien bis zum letzten Streckengänger reichte die Befehlskette. Von langer Hand vorbereitet, funktionierte diese Umstellung erstaunlich reibungslos, nicht zuletzt wohl, weil die Verwaltungsapparate bei der Eisenbahn den militärischen ähnlich aufgebaut und die meisten Posteninhaber ohnehin Gediente waren.

So nimmt es nicht wunder, dass mit dem ersten Mobilmachungstag am 2. August 1914 die Truppentransporte auf dem Schienenweg ohne nennenswerte Unterbrechungen allerorts ins Rollen kamen. Fast überall unter dem Jubel der Bevölkerung und meist mit klingendem Spiel wurden die Soldaten verabschiedet. Weniger in dieses patriotisch überschäumende Bild passte wahrscheinlich, dass die Kämpfer oft genug auch mit schnöden Güterwagen

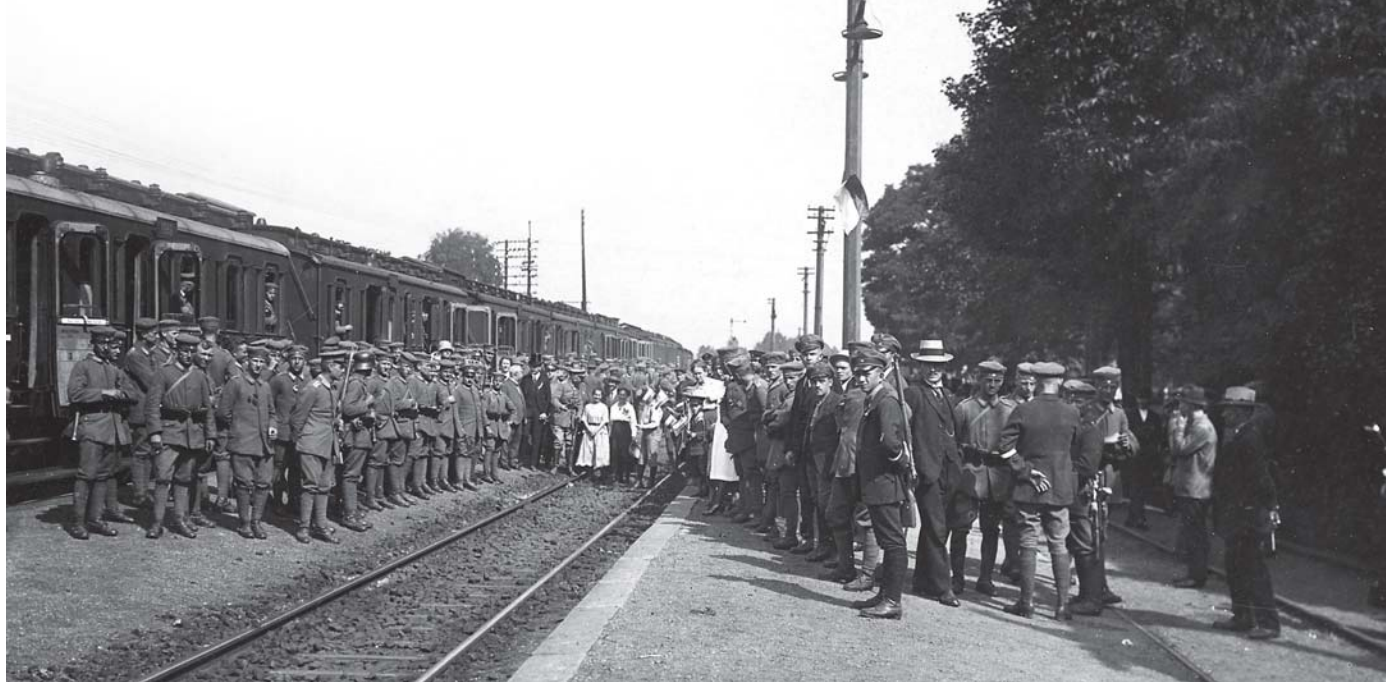
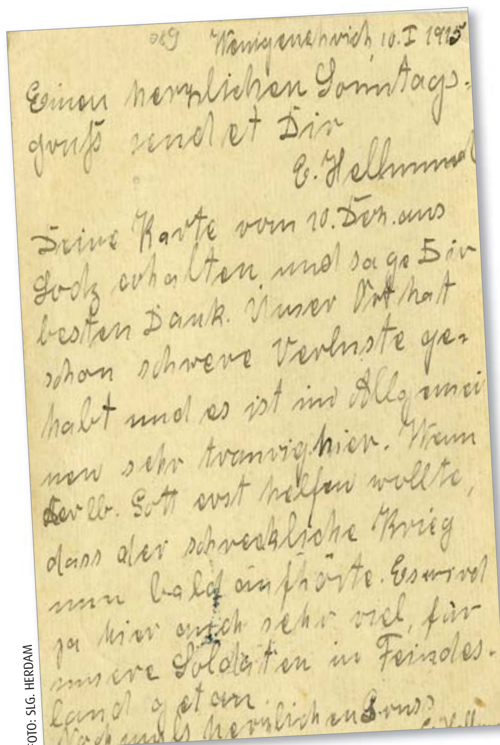


FOTO: ARCHIV EISENBAHNSTIFTUNG

Eine Aufnahme mit Symbolcharakter: Am Bahnhof im oberschlesischen Laband hat das Militär das Kommando, die Bevölkerung ist nur Staffage.

statt nur mit bequemeren Personenwagen vorliebnehmen mussten. Was in der Kürze der Zeit seitens der Eisenbahnen freilich wohl nicht anders zu bewerkstelligen war: Immerhin waren, von der Ausrüstung und etwa 900 000 Pferden mal ganz abgesehen, in nicht mehr als elf Tagen an die zwei Millionen Soldaten in die Aufmarschgebiete zu befördern gewesen.

Als Achtjähriger hat mein Vater in Berlin den Kriegsausbruch und die Truppentransporte an die Fronten erlebt. An der Hand seines Vaters stand er auf dem Platz, als Reichskanzler Theobald von Bethmann-Hollweg die jubelnde Menge vor seinem Palais auf den bevorstehenden Waffengang einschwor. Vaters Erinnerungen wichen von der offiziellen Berichterstattung freilich ein wenig ab. So erzählte er später, dass längst nicht alle Umstehenden in Jubelschreie ausbrachen, es vielmehr auch viele betretene Mienen gegeben habe und aus Arbeiterkreisen sogar vereinzelte Unmutsäußerungen zu hören gewesen seien. Was ihm auch im Gedächtnis blieb, war, dass fortan nur noch der Krieg gegen den Erbfeind Frankreich in aller Munde war. Die den Weltenbrand auslösende Er-



Wenigenehrich, 10. I. 1915

Einen herzlichen Sonntagsgruß sendet Dir C. Hellmund

Deine Karte vom 10. Dez. aus Lodz erhalten und sage Dir besten Dank. Unser Ort hat schon schwere Verluste gehabt und es ist im Allgemeinen sehr traurig hier. Wenn nur der lb. Gott erst helfen wollte, dass der schreckliche Krieg nun bald aufhörte. Es wird ja hier auch sehr viel für unsere Soldaten im Feindesland getan. Nochmals herzlichen Gruß

FOTO: SLG. HERDAM

„Unser Ort hat schon schwere Verluste“: Diese Karte aus Thüringen wurde an den Musketier Hugo Seele per Bahnpost am 11. Januar 1915 von Greußen-Keula gen Ostfront abgeschickt.



KARTE: ARCHIV HAUCKE

Schöne Illusion: Die Eisenbahnkarte vom Sommer 1916 suggeriert freie Fahrt kreuz und quer durch ganz Europa. Hatte man in Leipzig mit schnellen Siegen gerechnet?



FOTO: ARCHIV EISENBAHNSTIFTUNG

Zerstörungen in den deutschen Ostgebieten: Nur noch die Ruinen des Bahnhofs von Lyck standen 1916, nachdem das XI. Armeekorps die russischen Truppen vertrieben hatte.

mordung des österreichischen Thronfolgers Erzherzog Franz Ferdinand und seiner Frau, Herzogin Sophie von Hohenberg, am 28. Juni 1914 in Sarajewo war im Deutschen Reich längst in den Hintergrund ge-

Fatale Folgen im deutschen Osten durch Schlieffenplan

rückt. Für meinen Großvater, mit seinen familiären Wurzeln nicht nur in Sachsen, sondern bis ins Zarenreich, blieb es damals rätselhaft, warum den deutschen Ostgebieten und der Grenze mit Russland so wenig Aufmerksamkeit geschenkt wurde.

Die Schuld hatte der Schlieffenplan. Generalfeldmarschall Alfred Graf von Schlieffen hatte bis 1905 ein neues Strategiekonzept für den Fall des Zweifrontenkriegs ausgearbeitet, das die Hauptstoßrichtung im Westen auf Frankreich vorsah, während im Osten mit schwachen Kräften eine defensive Hinhaltetaktik den Gegner binden sollte, bis nach dem erwarteten schnellen Sieg über die Franzosen Verstärkungen für die Gegenoffensive zur Verfügung stehen würden. Von Schlieffens Nachfolger Helmuth von Moltke, der Jüngere, hielt sich weitgehend an diesen Plan und unterschätzte damit wie die gesamte deutsche Generalität die Aufmarschgeschwindigkeit und die anfängliche Schlagkraft der zaristischen Armeen beträchtlich.

Die unmittelbaren Folgen bekam natürlich auch die Eisenbahn zu spüren: Zerstörte Infrastruktur, Personal- und Materialverluste, teils auf Breitspur umgenagelte Schienenstränge. Die Aufgaben, die nach dem Zurückschlagen der russischen Truppen vor allem auf die Eisenbahnpioniereinheiten warteten, waren gewaltig. Die Personal- und Fahrzeugverluste auszugleichen, ging freilich nicht zuletzt zu Lasten der zivilen Aufgaben der deutschen Eisenbahnen. Mit zunehmender Kriegsdauer wuchs aber auch an der rund 700 Kilometer langen Westfront der Ersatzbedarf, vor

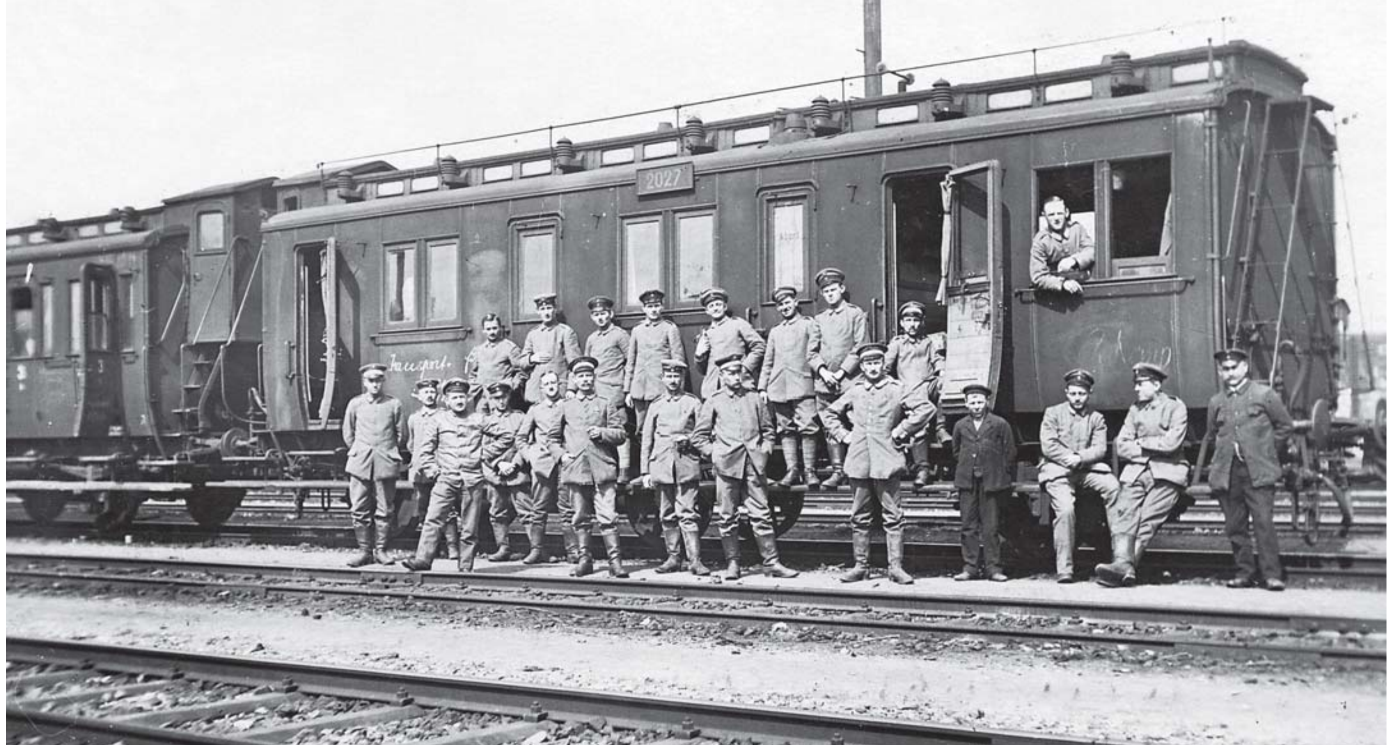


Eine Folge des Schlieffenplans: Auch der Bahnhof Lowitsch im heutigen Polen blieb nicht verschont. Die deutsche Generalität hatte die russischen Armeen sträflich unterschätzt.



FOTO: ARCHIV EISENBAHNSTIFTUNG

Entgleisung einer preußischen G 7: Aufgrund der strategischen Bedeutung wurde die Eisenbahn zunehmend zum Ziel alliierter Artillerie- und Luftangriffe, um den Nachschub zu unterbinden.


FOTO: ARCHIV EISENBAHNSTIFTUNG

Viele zivile Fahrzeuge wie diese Abteilwagen wurden umgebaut, hier für eine zu den Verkehrstruppen gehörende Fernsprecheinheit.

allem, als mit zunehmendem Luftkrieg die Entente auch die Nachschubwege hinter den deutschen Linien als Ziele anvisieren konnte.

Die einheimischen Lokschmieden produzierten praktisch rund um die Uhr, aber eben fast ausschließlich fürs Militär. Hinzu kamen die zahlreichen Umbauten von Waggons zu militärischen Zwecken, die neben den ohnehin schon an das Heer abgetretenen regulären Personen- und Güterwagen dem zivilen Schienenverkehr ebenso fehlten wie die stetig anwachsenden zwangsweisen Abgaben von Lokomotiven und Personal für den Kriegseinsatz.

„Baut keine Festungen mehr, baut Eisenbahnen", hatte seinerzeit schon von Schlieffens Vorgänger, Generalfeldmarschall Helmuth Karl Bernhard Graf von Moltke, die strategische Bedeutung als Massentransportmittel erkannt. Dass die Begehrlichkeiten der Militärs bei einem mehrjährigen Krieg, erst recht bei dem alsbald an mehreren Fronten geführten Welt-

Mittelbare Folgen: Mangelversorgung im Inland

krieg mit seinen Menschen und Material verschlingenden Schlachten sehr schnell negative Auswirkungen auf die Versorgung der Zivilbevölkerung haben mussten, wäre freilich frühzeitig zu erkennen gewesen. So wogen die mittelbaren Folgen des ersten Weltkriegs ungleich schwerer, denn den Eisenbahnen im Reichsgebiet fehlten mehr und mehr die Mittel, um wenigstens



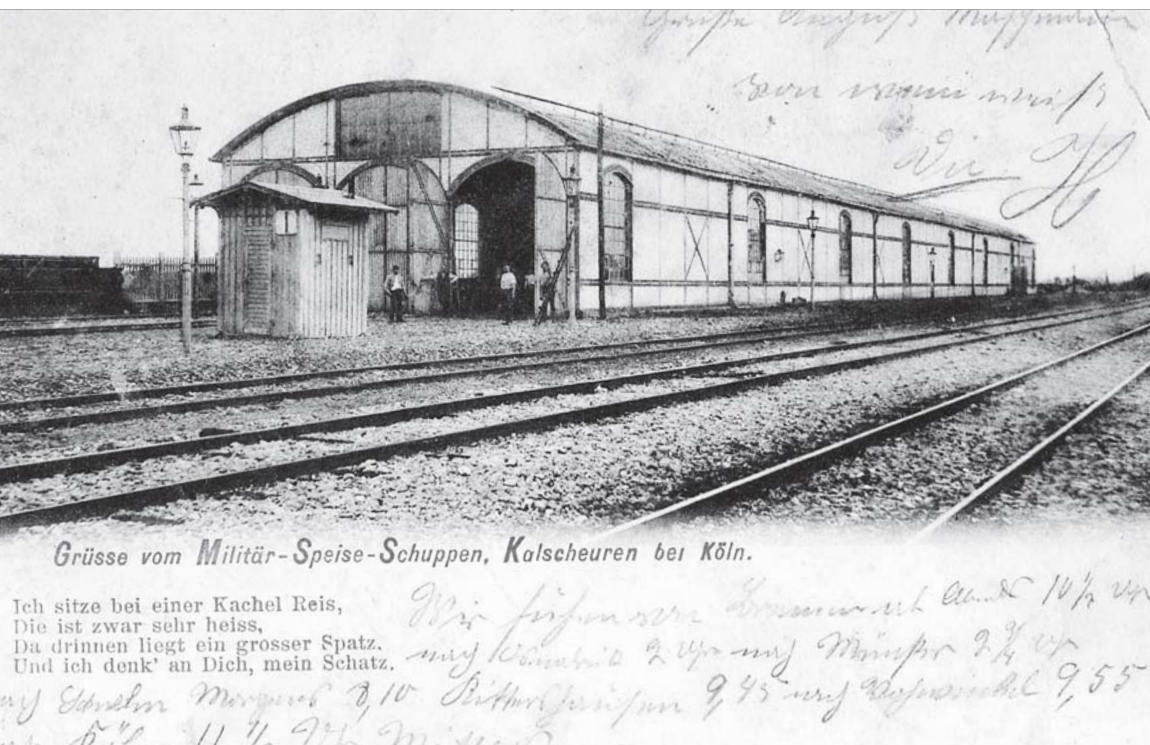
FOTO: ARCHIV HAUCKE

Für den zivilen Reiseverkehr eingesetzte Personenzüge, wie dieser hier eine Eisenbahnbrücke bei Saarburg in Lothringen passierende Zug, wurden im weiteren Kriegsverlauf spürbar reduziert.



FOTOS (2): SLG. HERDAM

Diese Idylle im lothringischen Bitsch täuscht. Allerdings blieb es nach anfänglichen Kämpfen an der Südwestfront vergleichsweise ruhig. Die Festung oberhalb des Bahnhofs wacht über den Ort.



Mit Beschlag belegt: Diese improvisierte Kantine für Militärangehörige in Kalscheuren unweit Kölns zeigt, wie weitreichend der Einfluss auf die Infrastruktur bei der Eisenbahn im Inland sein konnte.

FOTO: SLG. HERDAM



Zur Vertiefung des Themas, insbesondere zur strategischen Rolle der Eisenbahnen sowie zu den Leistungen der Militäreisenbahner an den Fronten sei hier ausdrücklich empfohlen das neue MEB-Extra Nr. 3 „Der erste Weltkrieg und die Eisenbahn".

die Grundversorgung der eigenen Bevölkerung sicherstellen zu können. Der eingeschränkte Reiseverkehr wäre ja noch zu verschmerzen gewesen, aber allein die ständig durchs Militär in Anspruch genommenen rund 700 000 Güterwagen rissen viel zu große Lücken in den Fahrzeugpark.

Doch damit nicht genug, denn obwohl sich der Frauenanteil drastisch erhöhte, konnten die Personalfehlbestände – gegen Kriegsende war Schätzungen zufolge mehr als die Hälfte aller deutschen Eisenbahner zum Militäreinsatz abkommandiert – nicht mehr ausgeglichen werden. Schon im Januar 1915 wurden Lebensmit-

Lebensmittel-Rationierung und Steckrübenwinter

tel knapp, begann die Rationierung. Die verheerende Hungerperiode ab November 1916, als Steckrübenwinter bekannt, und die bis Kriegsende sich nicht bessernde Versorgungslage führten letztlich dazu, dass den fast zwei Millionen gefallener deutscher Soldaten auch etwa 800 000 Verhungerte an der Heimat-Front ins Grab folgten. Die Lazarettzüge wurden ohnehin immer länger. □ *Karlheinz Haucke*



FOTO: SLG. TIEDTKE

Je länger der Weltkrieg dauerte, desto länger wurden die Lazarettzüge, die die Verwundeten in die Etappe, aber auch bis ins Kaiserreich brachten.

www.sebtus.de

Virtuelle Reise nach Dänemark

Eine fantastische Internetseite zur Eisenbahn in Deutschlands nördlichem Nachbarstaat.

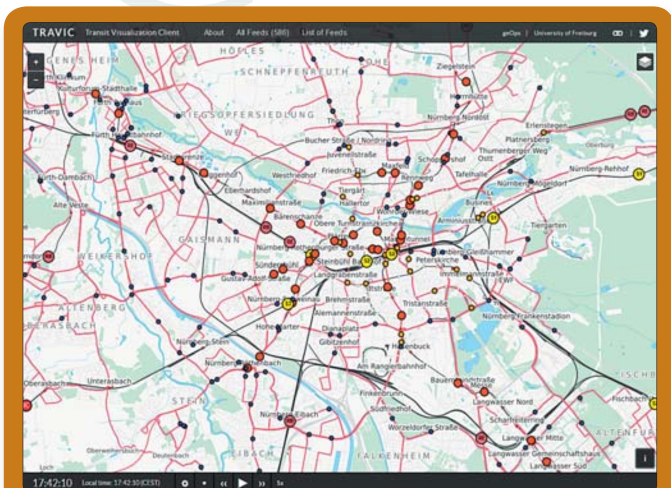
■ Die von Dr. Sebastian Tuschick gestaltete Website lässt keine Wünsche offen, wenn es um das Thema Eisenbahn in Dänemark geht. „Sebtus" bietet eine schier unendliche Informationsfülle zu den verschiedenen Fahrzeugen, den Danske Statsbaner (DSB) und anderen Bahngesellschaften, zu den Strecken und sogar namhaften Persönlichkeiten aus der dänischen Eisenbahngeschichte. Die Seite besitzt ein sehr übersichtliches und klares Layout. Viele aktuelle und historische Bilder illustrieren die ausführlichen Beschreibungen. Die Präsentation der Museumsbahnen (dänisch „Veteranjernbaner") macht Lust, das Ganze einmal live zu erleben.

www.stahlbahn.de

Industriekultur im Maßstab 1:87

Bundesbahn-Anlage im Zeitgeist der Epoche IV mit Motiven aus der Schwerindustrie.

■ Die Seite des bekannten Modellbahners Frank Forsten ist ein Paradebeispiel für eine gelungene Anlagenpräsentation. Der Bau seiner „Stahlbahn" wird von den ersten Rohbauarbeiten bis hin zu den laufenden Detailverbesserungen in aussagekräftigen Bildern und erklärenden Texten dargestellt. Zahlreiche Unterseiten widmen sich wirklich jedem Aspekt des Eisenbahn-Modellbaus und dem dazugehörigen Drumherum. Auch ohne Vorliebe für das Ruhrgebiet dürfte hier jeder Modellbahner Interessantes finden.



http://tracker.geops.ch

Kennen Sie schon TRAVIC?

Auf dieser Seite lässt sich fast jeder Zug verfolgen.

■ Anders als die bekanntere Zugverfolgungs-Seite „Zugradar", welche von der DB AG selbst bereitgestellt wird, handelt es sich bei der Desktop-App TRAVIC um ein Projekt der Universität Freiburg. Daher finden sich nicht nur die Züge der Deutschen Bahn AG, sondern fast sämtlicher SPNV-Anbieter auf der Karte wieder, die alle Fahrtverläufe in Echtzeit anzeigt. Dazu kommen noch viele U-Bahnen, Straßenbahn- und Buslinien. Wer jetzt denkt, dass sich TRAVIC auf Deutschland beschränkt: Weit gefehlt! Auch viele weitere europäische Länder, die USA und sogar das weit entfernte Australien werden schon abgedeckt. So lässt sich auch mal ein Zug des New South Wales Trainlink verfolgen.

Seit 150 Jahren sind die Stadt Cottbus und der Spreewald über die Berlin-Görlitzer Eisenbahn an das Schienennetz angeschlossen. Bis 2020 wird der Hauptbahnhof zu einem modernen Verkehrsknoten umgebaut.

FOTO: BERTILO NISSEL

Die 1980er-Jahre in Lübbenau: Mit schwersten Güterzügen warten gleich vier „Taigatrommeln" auf ihre Weiterfahrt nach Calau und Cottbus.

Cottbuser Lebensader



Ausgangspunkt der Berlin-Görlitzer Eisenbahn war der Görlitzer Bahnhof im Ortsteil Kreuzberg. Um 1957 bot sich vor dem Abriss ein noch weitgehend vollständiges Ensemble.

Als 1865 die Arbeiten an der Berlin-Görlitzer Eisenbahn, geleitet vom Unternehmer Bethel Henry Strousberg, begannen, war das seit 1815 preußische Cottbus noch nicht an das schnell wachsende deutsche Eisenbahnnetz angeschlossen. Mit der Industrialisierung hatte sich die etwa auf halbem Weg zwischen Berlin und Görlitz gelegene Stadt, die Mitte des 19. Jahrhunderts mit etwa 10 000 Einwohnern nur etwa ein Zehntel der heutigen Größe besaß, zu ei-

FOTO: HISTORISCHE SAMMLUNG DER DB AG



Der Bahnhof Cottbus 1941: Dreieinhalb Jahre später, im Februar 1945, fiel das Gebäude von 1870 einem Bombenangriff zum Opfer. Man beachte das stumpfe Ende des Straßenbahngleises.

nem bedeutenden Standort vor allem der Textilindustrie entwickelt. Görlitz, damals ebenfalls preußisch, war seit 1847 durch die Sächsisch-Schlesische Eisenbahn mit Dresden und die Niederschlesisch-Märkische Eisenbahn mit Frankfurt (Oder), Berlin

Einmal mehr profitierte der Bahnbau vom Krieg

und Breslau verbunden sowie über die Schlesische Gebirgsbahn mit Lauban.

Die Realisierung des nördlichen Abschnitts der Strecke Berlin – Görlitz wurde durch militärische Bedürfnisse erheblich beschleunigt. Vor Beginn des Preußisch-Österreichischen Krieges, auch Deutscher Krieg genannt, rollten bereits ab dem 13. Juni 1866 preußische Truppentransporte über die eiligst hergestellte Trasse nach Cottbus, Wochen vor der Einweihung am 13. September desselben Jahres. Bis schließlich auch Görlitz per Zug erreichbar war, sollte noch mehr als ein Jahr vergehen, obgleich der Bau dort nur wenig später begonnen hatte. Zunächst eingleisig, erhielt die Strecke Berlin – Cottbus bis 1894 ein zweites Gleis. Cottbus war inzwischen zu einem bedeutenden Verkehrsknoten geworden. Welche Bedeutung die Eisenbahn für den Aufschwung der Stadt hatte, lässt sich anhand der ab etwa 1867 plötzlich einsetzenden Vervierfachung der Einwohnerzahl bis 1900 ermessen.

Mit der Wende zum 20. Jahrhundert hatte der Vorortverkehr zum Görlitzer Bahnhof in Berlin, in welchem die Strecke begann, so stark zugenommen, dass die Infrastruktur bis Grünau mit zusätzlichen Gleisen und Bahnsteigen deutlich ausgebaut werden musste. Gleichzeitig erhöhte man die Bahntrasse innerhalb Berlins, denn auch der Straßenverkehr nahm stetig zu, und man wollte künftig gegenseitige Behinderungen vermeiden.

Der verlorene Zweite Weltkrieg bedeutete auch für die Berlin-Görlitzer Eisenbahn



In das Jahr 1974 fiel der Baubeginn für ein neues Empfangsgebäude. Auf dem Foto vom 19. März ist im Hintergrund noch die provisorische Barackenlösung aus der Nachkriegszeit zu erkennen.

eine erhebliche Zäsur. Deutschland hatte für seine Verbrechen unterm Hakenkreuz zu zahlen: Maschinen, Fahrzeuge und abgebaute zweite Gleise wie auch dasjenige der hier beschriebenen Strecke sollten die gewaltigen Zerstörungen in den überfallenen Ländern kompensieren. Das wirkt sich sogar 70 Jahre später noch aus: Die Hauptstrecke ist zwischen Lübbenau, Cottbus und Görlitz bis heute eingleisig.

Selbst auf dem nördlichen Abschnitt begann die Wiederherstellung des abgebauten Streckengleises nicht vor 1970. Der Personenverkehr lief damals längst nicht mehr den im Krieg beschädigten Görlitzer Bahnhof in Berlin an. Dessen Empfangsge-



FOTOS (3): GÜNTER MEYER

Einen Großteil des Güterverkehrs bewältigten die Maschinen der BR 43 des Bw Cottbus. Eine solche kreuzt mit einem Lgo in Richtung Lübbenau am Grünauer Kreuz den neuen Berliner Außenring. Der gewaltige Stellwerksturm Grk-S war im Aufnahmejahr 1954 noch im Bau befindlich.

FOTO: BURKHARD WOLLNY

Mit einem langen Güterzug donnert 52 8002 der Est Lübbenau im Mai 1985 durch Oderin in Richtung Heimat.

bäude riss man bis 1967 ab. Personenzüge begannen und endeten ab 1951 stattdessen in Königs Wusterhausen, wo mittels S-Bahn Anschluss zur Stadtbahn bestand, Eil- und D-Züge dagegen in Schöneweide beziehungsweise am Ostbahnhof.

Erst im Bundesverkehrswegeplan 2003 war das Vorhaben, die Gesamtstrecke bis Görlitz durchgehend zweigleisig wieder herzustellen, umfassend zu modernisieren sowie vollständig zu elektrifizieren, ernsthaft vorgesehen. Mit der Ertüchtigung für 160 km/h Höchstgeschwindigkeit und die Umstellung auf elektronische Stellwerke erfolgten zwischen 2008 und 2011 erste wichtige Schritte. Doch das Nadelöhr Lübbenau – Cottbus bestand weiterhin, einhergehend mit häufigen Verspätungen, welche die Nutzer dieser Verbindung zwar gewohnt, aber auch leid sind. Um den Zustand vor allem für die mehr als 6000 täglichen Pendler zu mildern, werden seit dem Fahrplanwechsel 2015 von den stündlich fahrenden RE-Zügen die drei Halte Raddusch, Papitz und Kolkwitz nicht mehr bedient. Im März 2016 kam wieder Bewegung in die Sache, als Bahn und Politik eine Planungsvereinbarung absegneten. Das Vorhaben ist auch im Entwurf des Bundesverkehrswegeplans 2030 enthalten. Mit einer Umsetzung wird jedoch nicht vor 2022 gerechnet.

Das Nadelöhr Lübbenau – Cottbus: Bis 2022 beseitigt?



Der neue Cottbuser Bahnhof wurde am 5. Oktober 1978 eröffnet und zeichnet sich durch …



FOTOS (2): CARL-ERNST ZIMMER/HISTORISCHE SAMMLUNG DER DB AG

… seine damals hochmoderne, an ein Flughafenterminal erinnernde Gestalt aus. Welch ein Fortschritt war diese lichtdurchflutete Halle gegenüber dem Behelfsbau der Nachkriegszeit!

Etwas früher, im Jahr 2020, soll der Umbau des Bahnhofs Cottbus beendet sein. Der größte Personenbahnhof in Brandenburg wird von etwa 12 000 Fahrgästen pro Tag genutzt. Die Bahnsteige werden modernisiert und ein barrierefreier Zugang geschaffen. Im Mittelpunkt steht jedoch der Vorplatz des Inselbahnhofs. Dort wird ein zentraler Ort zum problemlosen Umstieg zwischen Eisenbahn, Straßenbahn, Bussen und Pkw entstehen. Ein neuer Personentunnel soll den bisher umständlichen Zugang zu allen Bahnsteigen deutlich erleichtern und eine direkte Verbindung zwischen Empfangsgebäude, Bahnsteigen und dem nördlich gelegenen Stadtzentrum herstellen. Bisher führte der Weg umständlich, bedingt durch die Verlagerung des früheren Inselbahnhofs auf die Südseite der Gleisanlagen in den 1970er-Jahren, durch zwei 100 Meter voneinander entfernte Tunnel. ☐ *Olaf Haensch*



Mit der 500sten Serien-243 wurde am 30. September 1989 in Cottbus der 2000ste elektrifizierte Streckenkilometer feierlich eingeweiht und somit dort der elektrische Betrieb eröffnet.



Cottbus ist auch Heimat vieler Sorben, einer westslawischen Minderheit. Daher sind die Stationsschilder zweisprachig ausgeführt.



Den Personenverkehr um Cottbus teilen sich heute die Ostdeutsche Eisenbahn GmbH und die Deutsche Bahn AG. Fernzüge gibt es nur zwei.

FOTOS (3): VOLKER EMERSLEBEN

GÜTERBAHNHOF

WWW.MODELLEISENBAHNER.DE



MINI-MARKT – VERKAUFEN
BÖRSEN – TAUSCHEN
MÄRKTE – SUCHEN

VERKÄUFE
Dies + Das

Verkaufe eine kpl. Modelleisenb. in Spurweite H0, Ep. II und rollendes Material. Zubehör von Kupplungen, Relais, Weichen. Maße 5 m, 62 cm x 3 m, 30 cm x 1 m x 71 cm. Segmente in den Maßen 45 cm x 4 m, 40 cm x 2 m x 35 cm. Zeitschriften von Lok-Magazin, Eisenbahn-Magazin, Eisenbahn-Journal. Preis nach Vereinbarung, von Privat an Privat. Tel.: 04721/396305 (nach 14 Uhr bis 18 Uhr).

Feldbahn-Rollmaterial für 600 mm Spurweite zu verkaufen. Tel.: 07263/64737.

www.nordbahn.net
Qualität, Auswahl, preiswert

www.modellbau-chocholaty.de

Verkaufe Ersatzteile Piko H0, N sowie TT. Bitte Liste anfordern: Petra Wawrzyniak, Straße der Einheit 4, 04420 Markranstadt-Kulkwitz. Tel.: 034205/423077.

www.peters-spielkiste-modellbahnen.de

Spur N, kleine Anlage 140 x 80 cm, Ep. III, kpl. aufgebaut, altersbed. zu verkauf. Gleismat. Fl., 4 Loks Fl., 1 Triebwag. Fl., 1 Köf Arn., 22 Wagen Fl., nur im Ganzen zu verk. Preis VB. H. Schmidt, Tel.: 034444/20379.

Modellbahnen in allen Spurweiten
www.modellbahn-weber.com

Digitalumbau, Sound-Einbau ab € 35,– und Reparaturen. H.-B. Leppkes, Elsternweg 47, 47804 Krefeld. Tel.: 02151/362797 (Mo.–Fr. von 15–18.30 Uhr).

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.lok-doc-wevering.de

Aus Altersgründen verkaufe ich meine einzigartige, faszinierende, mobile Modellfluganlage, ca. 8,10 m x 2,10 m, geeignet als Erweiterung zu H0-Modellanlagen, bekannt von großen Modellbauausstellungen. Beide Flugzeuge – Antonov 124 und Tankflugzeug – starten, fliegen und landen naturgetreu und verfügen über sämtliche Funktionen. Fahrwerke, Bug- und Heckklappe, vorne ausklappbare Laderampe, innenliegender Kran, Lande- und Bremsklappen, Tankrüssel, Luftbetankung ist möglich, sämtliche Lichtfunktionen. € 19.500,–. Tel.: 07181/74116, E-Mail: harald.schahl@web.de.

TLS: www.Erlebniswelt-Modellbahn-Rhein-Main.de. Individuelle Programmierung von privaten Modellbahnanlagen, – digitale Schauanlage, – Lokumbauten. Tel.: 06150/84593.

Zeche Zollverein auf fahrbarem Gestell. Maße 142x132, Höhe Gestell 100 mit Hintergrund 159. Maßstab H0, Original Märklin/Trix aufgebaut, VB € 500,–. Bilder können per E-Mail zugesandt werden. Tel.: 01578/8584227 oder E-Mail: wosi56@gmx.de.

DR Uniformteile Signal und Fernmeldewesen im Rang Rb-Rat bis Direktor zu verkaufen. Tel.: 03937/81273.

VERKÄUFE
Fahrzeuge 0, I, II

LGB Dampfl. 996001, Katl.-Nr. 23802 anl. Rhät. Bahn Ellok braun, Katl.-Nr. 21440 Wag. HSB, Katl.-Nr. 31710 + 30730, Packu. Katl.-Nr. 70402, Rungenwag. 4-achs. Nr. 45690 2 Stck., alles neuw. Tel.: 09154/1732.

www.spur-0.de

Aus einer Erbschaft verkaufe ich eine große Sammlung Spur 1 Modelle. Loks und Wagen von Hübner, Dingler, Kiss, KM 1, Kesselbauer, Märklin. Alle neu und in den Originalverpackungen. Anfragen an: ilona.k@live.de oder 0172/5109668.

LGB-Loks, Waggons und Zubehör abzugeben. Liste anfordern unter Tel.: 0201/697400, Fax: 0201/606948 oder hermann.goebels@t-online.de.

VERKÄUFE

Fahrzeuge H0, H0e, H0m

www.modellbahn-apitz.de
info@modellbahn-apitz.de

Biete: 2x Wagen-Set 23414 der FS-Italia. 1 Wg. 1./2. Kl., 2 Wg. 2. Kl., grau, LüP 283 mm, € 90,– plus Porto. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.modellbahn-keppler.de

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.modelltechnik-ziegler.de

Verkaufe Eigenbaumodelle Spur H0 Gleichstrom, BR 171104, BR 171119, BR 18537, BR 3047, Schaukasten, € 500,–. Tel.: 03871/7279970.

www.spiel-hobby-Hank.de

www.koelner-modell-manufaktur.de

Märklin Central-Station 60214, € 320,–; Diesellok V 200, 39850, € 170,–; Dampflok BR 64, 39640, € 140,–. Beide Loks Vitrinenmodelle. Tel.: 06864/1825.

www.augsburger-lokschuppen.de

Verkaufe: Loks, Wagen H0, Fleischmann, Roco, Piko, OK. Tel.: 030/745 5476.

www.dampfzug24.de

www.moba-tech.de

Gönnen Sie sich **Dampf-Lokomotiven** mit **>Sound<.** Wer sie einmal auf seiner Anlage gefahren hat, möchte Loks ohne Sound nicht mehr im Einsatz haben! **Abzüglich 30%** auf die Preise aus den 90er Jahren und originalverpackt verkaufe ich meine sehr wenig bespielten Loks, Personen- u. Güterwagen der Epochen I, II, III, IV u. V. Fast wie NEU von: Fleischmann, Klein, Märklin u. Piko. Bitte die Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

www.jbmodellbahnservice.de

us-brass Messingmodelle
Santa Fe 2-10-4 von PFM € 700,–
UP Challenger von Key € 590,–
UP Big Boy von Tenshodo € 1000,–
DRG 06 001 von Lemaco € 1200,–
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

www.1000Loks.de

Biete: Fleischmann Wagen-Set 5677-09. Dreiwagen DER Ferienexpress € 95,– plus Porto. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

Ich habe wieder Kapazitäten frei! Gerne übernehme ich die Planung + den Bau Ihrer Modellbahn sowie die künstlerische Gestaltung von Hintergründen nach Ihren Wünschen. Tel.: 07181/989844, E-Mail: erich.thalheimer@t-online.de.

www.Modellbau-Gloeckner.de

www.puerner.de

Biete Märklin D-Zugwagen LüP 282 mm, 43910, 43920, Ep. 3; 43911, 43951, Ep. 4: Stück € 15,–. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.lokraritaetenstuebchen.de

www.modelleisenbahn.com

Verkaufe H0: Gützold BR 250 Ellok neu OK € 195,–; Roco Berl. S-Bahn Ep. 1, preuß. T 12 5 Wagen OK € 290,–; Roco BR 50038 Kabinentender OK neu € 265,–, BR 042168-5 DB Ölfeuer OK neu € 255,–; Piko BR 01504 grün Ölfeuerung. Tel.: 0385/5559076.

www.d-i-e-t-z.de

www.carocar.com

LENZ-Digital plus zu verkaufen, abzüglich 30% auf meine Kaufpreise aus den 90er Jahren für: Zentrale LZ 100, Schaltempfänger mit Rückmelder LS 100, Belegtmelder LB 100, Spannungsmelder LB 050, Leistungsverstärker LV 100, Interface RS 232, sowie **FLEISCHMANN** Gleisbildschalter. Bitte Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

www.Modellbahnen-Berlin.de

www.modellbahnshop-remscheid.de

H0-2L-Rollmat. teilw. Raritäten neu, supergünstig, m. KK-Kulissen ungelaufen, ov, u.a. RÖWA D-Zugwg. und viele Güter- und Kesselwagen sowie DC-Loks. Liste Bfm. 85 ct. aj.blank@t-online.de. J. Blank, Goethestr. 2, 73635 Rudersberg.

www.modellbahnritzer.de

www.mbs-dd.com

Umfangreiches Märklin H0 fahrendes Material. Loks (analog) u. Wagen u. Schienen zusammen aus Altersgründen abzugeben. VHS Märklin H0 Katalog Sammlung gegen Gebot abzugeben. Raum 95505. Tel.: 0152/27676529.

www.zuz-modellbahn.com

www.modellbahn-pietsch.com

Biete: Fleischmann Wagen 5677-05. Eilzugwagen 2. Kl. mit Speiseraum. € 35,– + Porto. Werner Kaufmann, Kölner Str. 12, 28327 Bremen. Tel.: 0421/470218 (ab 18 Uhr).

www.suchundfind-stuttgart.de

PRINT + INTERNET

ÜBER 200.000 KONTAKTE

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN] · Modell Eisen Bahner · MIBA DIE EISENBAHN IM MODELL · Eisenbahn JOURNAL

Alle Anzeigen werden in den Zeitschriften MODELLEISENBAHNER, MIBA und Eisenbahn-Journal veröffentlicht und zusätzlich auf unserer Internetseite www.vgbahn.de. Insgesamt erreichen Sie damit pro Monat eine Leserschaft von über 200.000 Interessenten.

ANZEIGENSCHLUSS MEB 9/2016: 04.07.2016

AUSFÜLLEN – AUSSCHNEIDEN (ODER KOPIEREN) – ZUSCHICKEN:
Verlagsgruppe Bahn GmbH • Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck • Tel.: 08141/53481-152 (Fr. Freimann) • Fax: 08141/53481-150
Noch einfacher geht es per E-Mail an: e.freimann@vgbahn.de oder Sie laden den Coupon unter ***www.modelleisenbahner.de*** herunter.

Bitte pro Buchstaben, Wortzwischenraum und Satzzeichen ein Kästchen verwenden. Auch Adresse, Telefon etc. (zählt bei der Berechnung mit!) in die Kästchen eintragen. Rechnungen werden bei einer Privatanzeige nicht erstellt. Erst nach Eingang Ihrer Barzahlung oder Ihrer Bankverbindung wird Ihre Anzeige veröffentlicht. Bei gewerblichen Kleinanzeigen + Rubrik Börsen erfolgt Rechnungsstellung nach Veröffentlichung. Anzeigen, die nach Anzeigenschluss eintreffen, werden automatisch im nächsterreichbaren Heft abgedruckt.

Privatanzeige bis 7 Zeilen € 10,–

Privatanzeige bis 12 Zeilen € 15,–

Privatanzeige bis 17 Zeilen € 20,–

Rubriken bitte unbedingt ankreuzen!

❍ Verkäufe Dies + Das
❍ Verkäufe Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Verkäufe Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Verkäufe Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Verkäufe Fahrzeuge sonst.
❍ Verkäufe Zubehör alle Baugrößen
❍ Verkäufe Literatur, Video, DVD
❍ Verkäufe Fotos + Bilder

❍ Gesuche Dies + Das
❍ Gesuche Fahrzeuge 0, 1, 2
❍ Gesuche Fahrzeuge H0, H0e, H0m
❍ Gesuche Fahrzeuge TT, N, Z
❍ Gesuche Fahrzeuge sonst.
❍ Gesuche Zubehör alle Baugrößen
❍ Gesuche Literatur, Video, DVD
❍ Gesuche Fotos + Bilder

❍ Sonstiges
❍ Urlaub, Reisen, Touristik
❍ Börsen, Auktionen, Märkte

Zusätzlich (auch kombinierbar, gewerblich zzgl. MwSt)
❍ Fettdruck pro Zeile + € 1,–
❍ Farbdruck rot pro Zeile + € 1,–
❍ Grauer Fond pro Zeile + € 1,–

❍ Gewerblich inkl. Börsen, Märkte, Auktionen € 8,– pro Zeile + MwSt
❍ 1 x veröffentlichen
❍ 2 x veröffentlichen
❍ 3 x veröffentlichen
❍ 4 x veröffentlichen
❍ 5 x veröffentlichen
❍ .... x veröffentlichen

Name / Firma

Vorname

Straße / Hausnummer

PLZ / Ort

Telefon / Fax

Datum / Unterschrift

Zahlung: € ______________

Keine Briefmarken senden!

Abbuchung (nur Inland):

Kreditinstitut (Name und BIC)

IBAN

Ich ermächtige die VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH, Zahlungen von meinem Konto mittels SEPA-Basislastschrift einzuziehen, und weise mein Kreditinstitut an, die Lastschriften einzulösen.
Hinweis: Ich kann innerhalb von 8 Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages gemäß den Bedingungen meines Kreditinstitutes verlangen.
SEPA-ID: DE7424900000437950, Mandatsreferenz wird separat mitgeteilt.

❍ Betrag liegt bar bei

www.modelltom.com

www.menzels-lokschuppen.de

Märklin 37084 BR 10 blau/grau, viele Soundfunktionen, neuwertig, € 225,–, Versand frei. Andreas Schulte, Haldener Str. 41, 58095 Hagen.

VERKÄUFE
Fahrzeuge TT, N, Z

Verkaufe ausbaufähige Märklin Z-Anlage 154 x 65 cm mit 2 DKW, 14 Weichen, 3 Bogenweichen, ca. 20 m Gleis, 3 Dampfloks, 4 E-Loks, 1 Diesellok, 10 Personenwagen, 9 Güterwagen, 4 Bahnhöfe, 14 Figuren, weitere Gebäude, Signale, Schaltpulte und weiteres Gleismaterial. Die Anlage ist analog aufgebaut und betriebsfähig, ohne Transformatoren. Alles ist so gut wie neu, da nach Aufbau nur die Betriebsfähigkeit geprüft wurde. Neuwert der Anlage und Zubehör ca. € 3.000,–. Verkauf für € 700,–. E. Timme, Gutenbergstr. 25, 39106 Magdeburg. Tel.: 0391/5436597, etimme@online.de.

Verkaufe Spur N, Fleischmann: BR 50 DB Kabinentender € 185,–; BR 39224 neu OK € 145,–; 01 Stromlinie blau 5x Tender € 165,–. Arnold: BR 05003 OK neu € 210,–; BR V 200 Deutsche Bundesbahn € 110,–. Tel.: 0385/5559076.

VERKÄUFE
Zubehör alle Baugrößen

www.modellbahnservice-dr.de

2x 1,20 qm, 2stöckige H0-Anlage, gebaut von der Firma Brilmeyer, Standort Hamburg, zu verkaufen. Interessenten bitte wenden an: petermluft@t-online.de.

www.modellbahn-keppler.de

Brückenvielfalt von Spur Z bis Spur 1
www.hack-bruecken.de

www.Alcedo-Modellbau.de
Anlagen / Gebäude / Hintergründe

Abzüglich 50% ab Brutto-Bestellwert € 100,– auf die Preise aus den 90er Jahren und noch originalverpackt verkaufe ich Auto-Modelle 1:87 von: Albedo, AWM, Brekina, B&S, Busch, Herpa, historische Märklin-Modelle, Kibri, Rietze, Roco, Schuco, Wiking. Bitte Bestandsliste mit Preisen anfordern. Versand frei Haus BRD. E-Mail: klaus.buechner@rbb.de oder Fax: 0421/4860580.

VERKÄUFE
Literatur, Video, DVD

Märklin-Freunde sind informiert!
KOLL'S PREISKATALOG
MÄRKLIN 00/H0
www.koll-verlag.de
Tel.: 06172/302456

www.bahnundbuch.de

3 Bücher: New Zealand Steam Locomotives by Official Number € 10,–; The Complete Altlas Wiring Book € 5,–; Steel Mills Railroads (Stephen M. Timko) € 25,– und DVD Jütland-Express € 10,–. Tel.: 0162/2012194.

www.modellbahn-keppler.de

Lok-Magazine zu verkaufen, Hefte 1 – 97 (diese nur komplett) + Registerheft 1–75, sowie folgende Einzelhefte: 100, 104, 105, 108, 113, 116, 117, 119, 120, 121, 122, 123, 125, 128, 132, 133, 134, 138, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 150, 153, 155, 157, 158, 161, 166, 171, 172, 174, 177, 178, 180, 186, 197, 199, 200, 203, 204, 205, 206, 208, 9/2000, 9/02, 12/02, 9/03, 1/04, 2/04, 4/05, 11/06, 12/06, 2/07, 9/07, 1/08, 2/08, 4/08, 1/09, 6/11, 7/11, 4/13. Die Hefte befinden sich sämtlich in einem sehr guten, nahezu neuwertigen Zustand. Alles möglichst komplett, die Einzelhefte aber auch einzeln. Preis Verhandlungssache. Detlef Gerth, Moers. annedetlefgerth@aol.com.

Benennung von Wagen und Wagenteilen in deutscher, französischer und italienischer Sprache, Verein Mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen A4, 164 Seiten, Mai 1934, Nachdruck aus DDR-Zeiten. Einheitliche Benennung der Wagenteile DIN WAN1, A4, 2. Ausgabe, 1931, 86 Seiten, meistbietend abzugeben. Böttcher, Tel.: 03443/207639.

VERKÄUFE
Fotos + Bilder

Lokbilder.de – Fotoabzüge ab 1955

GESUCHE
Dies + Das

Suche Modelleisenbahn jeglicher Art, grosse und kleine Sammlungen, jede Spurweite. Märklin, Fleischmann, Trix, Arnold, LGB. Freue mich über jedes Angebot, freundliche seriöse Abwicklung – komme persönlich vorbei. Uwe Poppe, Pforzheim, Tel.: 07237/329048, mobil 0176/26733 931, E-Mail: MU21gmx.de.

Suche H0 Pferdegespann mit Plane anläßlich 800 Jahre Leipziger Messe ex Modellbahnbau Plauen. Biete H0 ESPEWE S4000 Drehleiter ohne OK. Tel.: 037297/49582.

Suche alles über Ex Züge Stade Express, Karler, Stoltera, Neptun, Istropolitan, Böhrde usw. Panenia Exp., Mitropa usw., Zuglaufschilder, Fotos, Kursbücher, Plaketten Berlin–Lichtbg.–Leningrad–Moskwa. Tel.: 00352621314742, adrieng1@pt.lu.

Wer achst BEMO-0m-Wagen auf Fama/Utz um und gibt die Original-Radsätze ab? Suche nur Speichenradsätze! Angebote bitte an Otto O. Kurbjuweit, E-Mail: bae.ook@gmx.de.

Ich habe wieder Kapazitäten frei! Gerne übernehme ich die Planung + den Bau Ihrer Modellbahn sowie die künstlerische Gestaltung von Hintergründen nach Ihren Wünschen. Tel.: 07181/989844, E-Mail: erich.thalheimer@t-online.de.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nanni ni.s@arcor.de.

Suche Modelleisenbahnen in jeder Größe, aller bekannten Hersteller. Suche auch Carrerabahnen und Slotcars, sowie Legosammlungen. Ankauf zu einem fairen Preis. Tel.: 0163/7351230, E-Mail: sammeljessie @gmail.com.

Wir suchen ständig Modelleisen- bahnen aller Spurweiten zum Ankauf. Selbstabholung bundesweit und benachbartes Ausland. Angebote bitte an Uwe Quiring Tel.: 05544/912031 oder 0170/2229810, uwe-quiring@t-online.de.

Suche Spur-S Artikel der Firma Bub. Loks, Wagen und Zubehör. Angebote an hvo@gmx.com

Suche V 300, 130, 31, 32 der DR Piko Spur H0 oder sonst. mit Fabrikschilder. Alles über die Städteexpress der DR, Werbegeschenke der DR plus alle Dieselloks der DR. Auch andere Marken möglich. DVD, Fotos, Ansichtskarten, Bhf. DR Meck. Pomm., Sachsen, Thür. etc. Zuglaufschilder. Alles über die Schmalspurbahnen der DR. Faltblätter IC, D-Züge DR, DB ab Berlin. Andreas Mander, 30, Gruuswiesse, L-6555 Bollendorferbruecke.

Ankauf von hochwertigen Modellbahnen aller Spurgrößen. 0173/8384894, winfried.weiland@web.de.

Lokschilder, Fabrikschilder, Beheimatungs- und Eigentumsschilder von Lokomotiven gesucht. Bitte alles anbieten. Hannemann, Tel.: 030/95994609 oder 0179/5911948.

Großes Bahnbetriebswerk K- oder C-Gleis gesucht, bereits montiert. Wolfgang Gernet, Quellenweg 9, 83730 Fischbachau, Tel.: 08028/904714 oder 0172/8525226.

GESUCHE

Fahrzeuge 0, I, II

Suche Loks: V 180 Fam. V 300 o. H0 Piko, wenn möglich mit DR-Logo. Alles über die DR, Bilder, Fotos, DVD. adrieng1@pt.lu, Tel.: 00352621314742 Luxemburg. Brieffreundschaft möglich.

LGB-Sammlung oder Anlage, auch Echtdampfmodelle von privatem Modellbahnfreund bei fairer Bezahlung gesucht. Ich freue mich auf Ihr Angebot. Tel.: 0341/4613285.

Liebhaber sucht alte (Märklin-) Eisenbahnen aus der Vorkriegszeit. Bin neben Loks und Waggons besonders auch an Zubehör und Einzelstücken interessiert. Hoher Wert ist äußerst angenehm! Biete auch Wertgutachten an, basierend auf aktuellen Auktionsergebnissen und Sammlerkatalogen. Alles auf Wunsch telefonisch vorab oder bei Ihnen zu Hause und natürlich unverbindlich. Gerne Besichtigung meiner existierenden Sammlung. Auf Ihre Antwort freut sich: Dr. Koch, Tel.: 06223/49413 oder E-Mail: Dr.Thomas.Koch@t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader @dansibar.com.

Ankauf Modelleisenbahn u. Blechspielzeug bundesweit. Alle Spuren, auch 0 u. 1. Markus Henning, Tel.: 07146/2840182, henning@modellei senbahn-ankauf.com. Gerne Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, LGB etc.

Suche LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn @t-online.de.

Ankauf von hochwertigen Modellbahnen aller Spurgrößen. 0173/8384894, winfried.weiland@ web.de.

Suche für meine private Sammlung Loks und Wagen in Spur 1 von Kiss – Dingler – KM 1 – Hübner – Fulgurex – Lemaco – Märklin und andere. Angebote bitte an harald4241@live. de oder 02641/28466.

Suche Spur-1- sowie LGB-Anlagen und Sammlungen, gerne große hochwertige Sammlungen, auch Magnus-Modelle. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Hier könnte Ihre Kleinanzeige stehen. Kleinanzeigencoupon zum Runterladen unter www.vgbahn.de oder anfordern 08141/53481-152

Suche Spur-I-Anlagen, gerne mit viel Zubehör sowie hochwertige Sammlungen z.B. Märklin, Hübner, Kiss, KM I etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modell bahn@t-online.de.

GESUCHE
Fahrzeuge H0, H0e, H0m

Fleischmann Donnerbüchse Umbau Steuerwagen H0 mit Stirnkabine und Beleuchtung, Richtwechsel. Tel.: 07182/497338.

Suche Roco 63186 Regioshuttle RS1 Agilis in H0 Gleichstrom 2 Leiter, nur neuwertig. Angebote an T. Jeuthe/Kulmbach 09221/9487401 o. Stier1973@gmx.de.

Suche ADE-Wagen und Kleinserienmodelle von Micro Metakit, Lemaco, Weinert, Fulgurex, Trix, Lemke usw. US-Messing-Modelle. Angebote an: cessna182@live.de, 02641/28466.

Piko ME101 alle Farben gesucht, Talbotwagen Fabrikat Bock, Piko Nohab Gummiantrieb alle Far., Geschützwagen Fab. Dahmer alle So. P. Klein, Tel.: 05258/3642.

Modelleisenbahn gesucht. Märklin, Fleischmann, Roco, Trix, Rivarossi, Piko, LGB. Komplette Sammlungen, aber auch aufgebaute Anlagen. Baue auch ab. Barzahlung ist selbstverständlich. Tel.: 0211/4939315.

Suche und verkaufe:
us-brass
Messingmodelle USA
hochwertige Einzelstücke
und komplette Sammlungen
Tel.: 07181/75131
contact@us-brass.com

Ankauf v. Modellbahnen aller Spurweiten, faire Bezahlung, Diskretion, sofort. Barzahlung, große Sammlungen und kleine Angebote willkommen, bin Selbstabholer und freue mich über Ihren Anruf oder eine Mail, Tel.: 03379/446336 (AB), Mail: zschoche. nic@freenet.de – Danke.

Ankauf von Märklin alt u. neu in jeder Größenordnung. Gerne große Sammlungen und Geschäftsauflösungen. Seriöse Abwicklung zu fairen Preisen. A. Hotz, Tel.: 06061/921692, Fax: 06061/921693 oder mobil 0171/1274757.

Suche H0 2-Leiter-Anlagen sowie hochwertige Roco-, Fleischmann-, Liliput-, Trix-Sammlung, gerne auch ÖBB, SBB, SJ, DSB Modelle. Tel./ Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/ 11661343.

Ihre Sammlung in gute Hände. Micro-Metakit, Fulgurex, Lemaco, Trix Fine Art, Metrop, Fuchs, Günther, Dingler oder Weinert. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauch temodellbahn.de, www.gebrauchte modellbahn.de.

Ankauf von hochwertigen Modellbahnen aller Spurgrößen. 0173/8384894, winfried.weiland@ web.de.

Suche Kleinserienmodelle in 2-Leiter, z.B. Micro-Metakit, Lemaco, Fulgurex, Bavaria, Fuchs, Schnabel, Trix, Fine-Art etc. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Suche Märklin H0-Sammlungen und Anlagen, gerne große Digitalanlagen mit viel Rollmaterial, bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn @t-online.de.

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Gleichstrom- sowie Wechselstrom-Sammlungen und Anlagen. Bin Barzahler + Selbstabholer. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Märkl.-Modelleisenb., jede Spurweite, jede finanz. Größenordnung, aber auch kleine Angebote freuen mich. Tel.: 07021/959601, Fax: 07021/959603, E-Mail: albue@t-online.de.

Märklin-Eisenbahn Spur H0 + 0 gesucht. Tel.: 07156/34787.

Suche laufend Modelleisenb. von Märklin, Fleischmann, Roco, Arnold, LGB usw. Gerne große Sammlung oder Anlage – baue auch ab. Jedes Alter, jede Spurweite. Zahle Bestpreise, da ich selbst auch intensiv sammle. Komme persönlich vorbei – freundliche, seriöse Abwicklung. Siegfried Nann, Tel.: 07524/7914, Fax: 07524/915711, mobil: 0176/63212615. E-Mail: nannini.s@arcor.de.

Suche Modelleisenbahnen Spur H0, Anlagen und Sammlungen, auch Geschäftsauflösungen in jeder finanziellen Größenordnung. Barzahlung (auch Abbau) bei Abholung zu fairen Preisen auch im Raum NL, DK, B, CH und A. Tel.: 04171/692928 oder 0160/96691647, E-Mail: fischer.ruediger@t-online.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Mobil 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Suche Modellautosammlungen von Herpa, Busch, Wiking, Albedo, Brekina. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Ankauf von Modellbahnen Spur Z–H0, auch Neuware + größere Sammlungen gesucht. Barzahlung selbstverständlich. Tel./Fax: 02841/80352.

GESUCHE
Fahrzeuge TT, N, Z

Märklin, LGB, Trix, Fleischmann, Carette, Bing... Zahle Höchstpreise für gepflegte Modelleisenbahnen! Alle Spurweiten/alle Herst.! Gerne große Sammlungen, Anlagen oder Nachlässe. Komme auch bei Ihnen vorbei, Abbau möglich! Über Ihren Anruf oder Ihr Mail freue ich mich. Tel.: 06731/4714720, mobil: 0151/43202457. E-Mail: baader@dansibar.com.

Suche umfangreiche Spur Z-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Railex, Schmidt, Krüger etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343, meiger-modellbahn@t-online.de.

Ankauf von hochwertigen Modellbahnen aller Spurgrößen. 0173/8384894, winfried.weiland@web.de.

Ihre Sammlung in gute Hände. Suche europaweit hochwertige Modellbahn-Sammlungen jeder Größenordnung. Faire Bewertung Ihrer Modelle mit kompetenter, seriöser Abwicklung. Heiko Plangemann, Tel.: 05251/5311831, info@gebrauchtemodellbahn.de, www.gebrauchtemodellbahn.de.

Suche Spur N Loks, Wagen, Gleise, Zubehör, Sammlung oder Geschäftsauflösung. Tel. + Fax: 0681/700226.

Suche alle Spuren sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel.: 02252/8387532 oder 0151/50664379, shop@modellbahn-erftstadt.eu.

Suche Spur N-Anlagen sowie hochwertige Modellbahnsammlungen, Kleinserien Lemaco, Fulgurex, Fine-Art etc., bitte alles anbieten. Tel./Fax: 02235/468525/27, mobil 0151/11661343.

Spur N: Gepflegte Samml. oder Großanlage zu kaufen gesucht. Liste an: Werner Kunze, Nailaer Str. 27, 95192 Lichtenberg. Tel.: 09288/925755 oder E-Mail: wkuli@t-online.de.

TT, N, Z, auch ganze Sammlung bei fairer Bezahlung gesucht. Suche auch Saxonia von Tillig. Privater Sammler freut sich auf Ihre Angebote. Tel.: 0341/4613285.

Bundesweiter Ankauf von Modelleisenbahnen in N/H0, Sammlungen/Ladenauflösungen. Kompetente und seriöse Abwicklung. Kontakt per Mail oder Tel.: 09171/9588790 oder red_dust61@web.de.

GESUCHE
Zubehör alle Baugrößen

Suche für Lima Lok MAK-DE 1024 240001-8 Zurüstteile, 4x Handläufe plus 4x Signalhörner. Tel.: 04851/85417 oder 0162/9610113.

GESUCHE
Fotos + Bilder

Original-Dias u. Negative, DB vor 1970, DR u. Ausland vor 1980. Angebote an H.-D. Jahr, Jahnstr. 9, 66333 Völklingen. Tel.: 06898/984333, Fax: 06898/984335.

Gesucht! Gute (!!!) Originalfotos SW, historische Ansichtskarten und Farbdias gegen gute Bezahlung: Dampfloks, Elloks, Dieselloks, Triebwagen, Betriebsfotos mit Zügen von Deutsche Reichsbahn (alt), Deutsche Reichsbahn (nach 1945), Deutsche Bundesbahn, deutsche Privatbahnen, deutsche Werk- und Industriebahnen. Zeitraum bis ungefähr 1995. Keine PE-Fotos oder Ausdrucke. Gesucht: Ganze Bildsammlungen gegen gute Bezahlung. Auf Wunsch streng vertrauliche Abwicklung. Eisenbahnbildarchiv Jürgen-Ulrich Ebel, Postfach 250, D-48284 Telgte.

SONSTIGES

www.modell-hobby-spiel.de
– News / Modellbahnsofa –

www.puerner.de

Gay und Bahn?! Schwule Eisenbahn-Fans treffen sich in Stuttgart, München und Nürnberg beim FES e.V. Infos: Postfach 131106, 70069 Stuttgart, www.fes-online.de oder www.facebook.com/gayeisenbahn.

www.wagenwerk.de
Feine Details und Eisenbahnmodelle

www.menzels-lokschuppen.de

www.modellbahnen-berlin.de

URLAUB
Reisen, Touristik

Urlaub an der Ostsee mit Eisenbahnromantik. Ostseebad Binz/Rügen: Gemütl. Fewo's für 2–4 Pers. mit direktem Blick auf die Haltestelle der dampflokbetriebenen Schmalspurbahn „Rasender Roland“ u. 10 Min. zu Fuß zum Ortszentrum und Seebrücke mit Ostseestrand. Tel.: 038393/31488, www.amrasendenroland.de.

Nordsee Norden-Norddeich FeWo 57 m², 4 Zi., 2 Pers., 2012 neu hergerichtet, eben, ohne Stufen, breite Türen, Terrasse, 1.6.–31.8. € 40,–, sonst € 30,–. Hausprospekt anfordern. Haag, Tel.: 04931/13399.

Freudenstadt/Schwarzwald ehemaliger Bahnhof, Ferienhaus, herrliche Lage, schöne Aussicht. Tel.: 07443/8877, www.Ferienhaus-Freudenstadt.de.

Wernigerode/Harz, Hotel für Eisenbahnfreunde, Blick auf das Dampflok-Betriebswerk, 5 Min. bis Stadtmitte, www.hotel-altora.de. Tel.: 03943/40995100.

Harzquerbahn: Vermiete am Rd. von Nordhausen gemütl. FeWo, 60 m², Balkon, 2 Schlafzi., Küche, Bad, Wohnzi./Essecke, mit Blick auf Haltep. u. Streckent. der HSB. Preis € 35,– 2 Pers./Nacht, Aufbettg. € 10,–, Bettw. u. Handtücher inkl. 03631/902542.

3 FH Berlin-Köpenick, ruhige Lage, wald- und wasserreich, von 1–9 Pers., Aufbettungen und Babybett möglich, ab € 16,– pro Person/Nacht, inkl. Begrüßungsgetränk, Handtücher + Bettwäsche. Kinder ab € 8,–, Endreinigung € 10,–, mit eigenem Hofladen. Tel.: 030/67892620, Fax: 030/67894896, www.ferienhaus-emmy.de.

Domizil für Eisenbahn-Fans! Im Weltkulturerbe oberes Mittelrheintal, direkter Blick auf die Bahnstrecke Köln–Frankfurt–Wiesbaden–Koblenz, FeWo ab € 35,–/Nacht, Zi. mit Frühst. ab 3 Tage € 50,–/Nacht, Rheindiebach/Bacharach 55413. Tel.: 06743/2448, Fax: 06743/937318, www.schlossfuerstenberg.de.

Liebe Inserenten!
Um Fehler zu vermeiden, denken Sie bitte daran, Ihre Kleinanzeigen gut leserlich bei uns einzureichen.
Ihre Anzeigenabteilung

BÖRSEN
Auktionen, Märkte

25.06.: Schwangau, Schlossbrauhaus, Gipsmühlweg 5, Modelleisenbahn-/Modellautomarkt, Sa. 11–17 Uhr. Tel.: 0163/6801940, www.star-maerkte-team.de

www.modellbahn-spielzeug-boerse.de

09.07.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- u. Spielzeugbörse, 12–16 Uhr, 20259 Hamburg, Hamburg-Haus, Elmsbüttel, Doormannsweg 12. Info-Tel.: 040/6482273.

www.adler-maerkte.de

16.07.: CAM-Modellauto-/Eisenbahn- u. Spielzeugbörse, 11–17 Uhr, 21493 Schwarzenbek, Röntgenstr. 24. Info-Tel.: 040/6482273.

14.08.: Modellbahnbörse von 11–16 Uhr in Bremen - Blumengroßmarkt. Infos: www.spielzeugbörsen.com.

www.star-maerkte-team.de

21.08.: Modellbahnbörse von 11–16 Uhr in Bückeburg - Schloßremisse. Infos: www.spielzeugbörsen.com

www.modellbahnboerse-berlin.de
NEU! 38871 Ilsenburg, Harzlandhalle, 03.12., von 10–15 Uhr, mit Ausstellung, Tischbestellungen: H. Herzog, 12595 Berlin, Postfach 520555 o. 0173/6360000.

AUS DER IDEENKISTE

Kugeln zum Aufrühren von Modellbaufarben

Jeder Modellbauer weiß, dass das Aufrühren von Farben mühselig ist, besonders wenn Farben älter sind. Meine einfache Lösung lautet: Kugeln. Wir alle wissen, dass Spraydosen eine gewisse Zeit geschüttelt werden müssen, damit sich die Farbpigmente mit Lösungsmittel und Treibgas verbinden. Man hört, wie eine Kugel während des Schüttelns in der Dose arbeitet. Warum dieses Prinzip nicht auch für Farbdosen verwenden? Ich habe schon über Jahre nach der ersten Öffnung einer Farbdose sofort eine Kugel beigefügt, um somit den gleichen Effekt wie in der Spraydose zu erreichen. Es entfällt auch das nervige Umrühren und die Farben halten lange, eigene Farbmischungen inbegriffen. Ich habe Metallkugeln verwendet, Glaskugeln gehen aber auch. *Klaus Köpp*

Triebwagenbeleuchtung mit Leuchtdioden

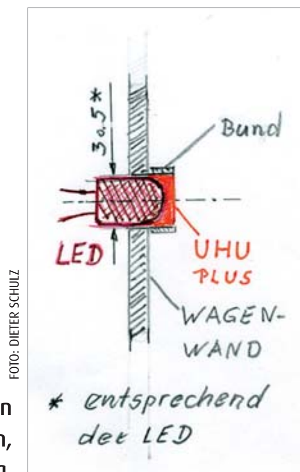
Ein einfacher Weg zu leuchtenden Lampen

Eine vorbildgetreue Spitzen- und Schlussbeleuchtung lässt sich mit Leuchtdioden recht einfach bewerkstelligen. Während sich bei Glühlampen das direkte Einkleben in ein Plastikgehäuse wegen der Wärmeentwicklung fast von selbst verbietet, klappt dies bei Leuchtdioden sehr gut. Besitzt das Modell schon vorbereitete Lampenbohrungen mit einem Bund, befestigt man die LED mit Sekundenkleber und vergießt das Ganze von Außen mit Zweikomponentenklebstoff (farblos), so dass der Lampenring plan ausgefüllt wird. Ansonsten muss man die notwendigen Löcher selbst bohren. Die LED wird in diesem Fall so eingeklebt, dass sie nach außen etwas hervorsteht. Den notwendigen Bund klebt man als Ring (eventuell ein abgetrenntes Stück einer alten Kugelschreibermine) gleich mit dem UHU-Plus-Klebstoff wie zuvor beschrieben auf. Als Leuchtdiode empfiehlt sich eine zweifarbige Duo-LED warmweiß/rot mit drei Anschlüssen. Hiermit gelingt der Lichtwechsel sehr bequem. *Dieter Schulz*



FOTO: DIETER SCHULZ

Der Meterspur-Eigenbautriebwagen überzeugt mit seiner realistischen, nicht zu hellen LED-Beleuchtung.



Styrodur geschickt verarbeiten

Tipps und Tricks für den Landschaftsunterbau

Im Modellbau, speziell für die Gestaltung von hügeligem Gelände auf einer Modelleisenbahnanlage, ist die Verwendung von Hartschaum (Styrodur) sehr weit verbreitet. Zur Befestigung entsprechender Teilstücke kommt auch häufig die Heißklebepistole zum Einsatz. Leider führt aber das direkte Verkleben von Styrodurteilen wegen des sehr schnellen Schmelzens des Schaums dabei nicht zum gewünschten Erfolg. Mein Tipp ist daher, zwischen glatten Flächen der Styrodurteile eine dünne Kartonfläche einzufügen. Dabei wird der Leim zuerst auf den Karton aufgetragen und dann werden die Styrodurteile mit leichtem Druck draufgesetzt. Von Vorteil ist dabei, dass mit dieser Vorgehensweise größere Geländeelemente aus kleineren Einzelteilen stabil zusammengefügt werden können, was die anschließende Bearbeitung im Ganzen wesentlich erleichtert. Das Bild zeigt ein praktisches Beispiel. Auch auf dem Bild zu erkennen ist das Verfüllen von Übergängen mit Verpackungspellets, die ebenfalls mit der Heißklebepistole befestigt werden. Zur Erzeugung einer harten Landschaftshaut wird abschließend das Gelände mit mehreren Schichten aus in Weißleim getauchten Küchenpapierstreifen überzogen. Nach dem Aushärten lässt sich die Detaillierung der Landschaft weiterführen. *Walter Rauffer*



FOTO: WALTER RAUFFER

Lücken im Anlagenunterbau aus Styrodur lassen sich leicht mit Schaumstoffpellets füllen.

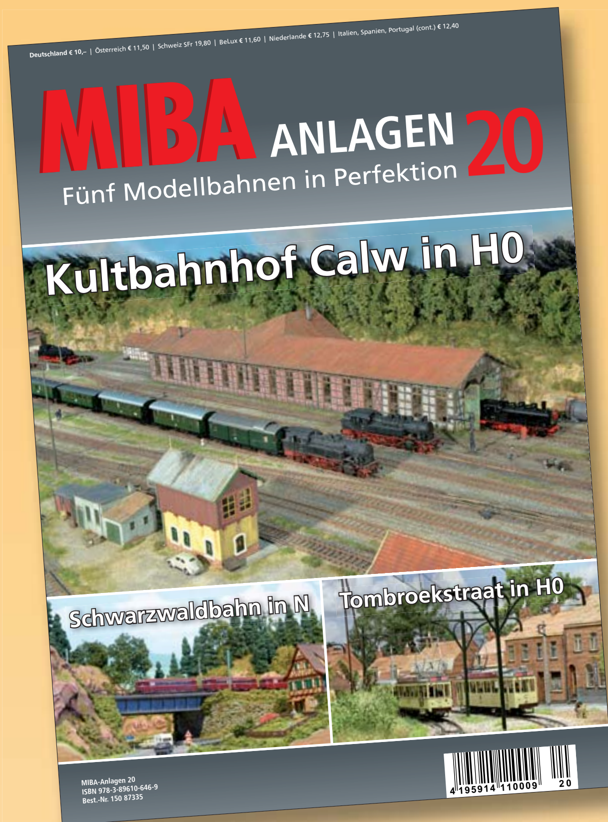
GUTES GELD FÜR IHREN TIPP

Kennen Sie einen praxiserprobten Tipp oder einen guten Trick für den Modellbahnbau? Dann schicken Sie ihn uns als E-Mail oder per Post – jeder veröffentlichte Tipp wird mit 13 Euro honoriert. Wenn Sie ein druckbares Foto (ideal sind ein gutes Digitalbild oder Dia, auch ein kontrastreicher Papierabzug eignet sich; unbrauchbar sind Polaroidfotos) mitsenden, honorieren wir das mit weiteren 25 Euro. Wir bitten um Verständnis dafür, dass Eingangsbestätigungen nicht verschickt werden können. Bitte geben Sie unbedingt Ihre Anschrift und für Rückfragen Ihre Telefonnummer oder E-Mail-Adresse an. Rücksendungen erfolgen nur auf Wunsch und mit beigelegtem, frankierten Rückumschlag.



Die Adresse:
MODELLEISENBAHNER
Stichwort: Basteltipps,
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

Modellbahnen in Perfektion

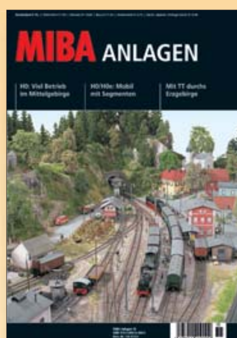


Gleich fünf Anlagen der Spitzenklasse hat die MIBA-Redaktion für Sie in dieser Ausgabe zusammengefasst. Neben den zwei großen Berichten über Anlagen nach deutschen Vorbildern blicken wir dabei auch ausführlich „über den Zaun“ in das benachbarte Ausland.

Tombroekstraat ist eine Überlandbahn in H0m, die in Belgien verkehrte. Clutton ist ein kleiner Landbahnhof in Sumerset an der Strecke Bristol–Frome, erbaut im typisch englischen Maßstab 1:76. Wim Laanstra ist den Lesern dieser Reihe bereits bestens bekannt durch den Bahnhof Weilheim. Nun hat er auch das zweite Projekt fertig, den Bahnhof Calw. Kautenbach in Luxemburg ist eine ländliche Anlage im Tal der Wiltz. Hier ist eine eingleisige Hauptbahn mit abzweigender Nebenbahn nachgebildet. Der moderne Betrieb spielt in den 80er-Jahren. Der N-Bahn-Club Ortenau e.V. wählte als Thema für die große Modulanlage besonders schöne Stellen der ohnehin großartigen Schwarzwaldbahn.

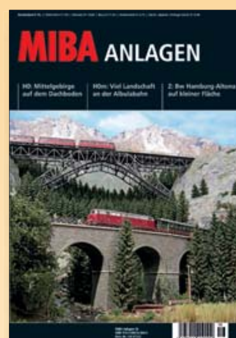
Und das alles in einer Detaillierung, die man in kleinen Maßstäben selten sieht. Alles in allem also ein Heft mit großer Bandbreite, aber stets auf Topniveau.

100 Seiten im DIN-A4-Format, Drahtheftung, über 200 Abbildungen
Best.-Nr. 150 87336 | € 10,–



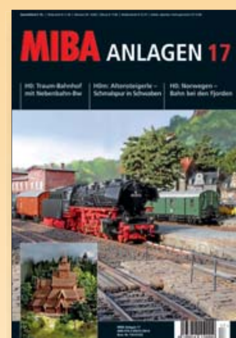
MIBA-Anlagen 15

Präsentiert werden drei gestalterisch und betrieblich herausragende Anlagen: eine technisch perfekte H0-Anlage in romantischer Landschaft, eine an sächsischen Vorbildern orientierte H0/H0e-Anlage und eine TT-Anlage mit zweigleisiger Hauptstrecke im Mittelgebirge.
Best.-Nr. 150 87331 · € 10,–



MIBA-Anlagen 16

Gezeigt werden eine H0-Anlage in Epoche III von Robert Fischer mit viel Verkehr, die Albula-Bahn in H0m von Tom Wäfler in der grandiosen Schweizer Bergwelt und das Bahnbetriebswerk Hamburg-Altona von Rainer Tielke auf einer Fläche von nur 5,0 x 1,5 m im Maßstab 1:220!
Best.-Nr. 150 87332 · € 10,–



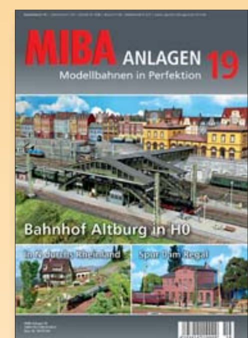
MIBA-Anlagen 17

Drei weitere Anlagen der Spitzenklasse: • Das klassische Bahnbetriebswerk der Epoche III orientiert sich eng an konkreten Vorbildern im Spessart • Eine vorbildlich gebaute H0m-Anlage in Württemberg • Bahnen und Fjorde in Norwegen in einer spektakulären Landschaft.
Best.-Nr. 150 87333 · € 10,–



MIBA-Anlagen 18

Drei Anlagen mit unterschiedlicher Konzeption: Verblüffend abwechslungsreicher Betrieb auf einer H0-Anlage mit steilen Felswänden · Streng nach Vorbild: der Bahnhof Bad Wörishofen · Gewaltige Spur-1-Anlage auf 100 qm mit ausgedehnten Bahnhöfen und Streckenteilen.
Best.-Nr. 150 87334 · € 10,–



MIBA-Anlagen 19

Drei Anlagen, drei Baugrößen
Drei Anlagen, drei Baugrößen (Baugröße H0, N und 0), drei Themen – eine Gemeinsamkeit: vorbildlicher Betrieb und herausragende Gestaltung machen dieses Anlagentrio zu einer Attraktion für alle Modellbahn-Interessierten.
Best.-Nr. 150 87335 · € 10,–

Erhältlich im Fachhandel oder direkt beim MIBA-Bestellservice, Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck, Tel. 0 81 41/5 34 81 -0, Fax 0 81 41/5 34 81 -100, E-Mail bestellung@miba.de

MIBA
DIE EISENBAHN IM MODELL
www.miba.de



Die Diesellok D16, die für die Mayrhofner Bergbahnen und die dort von Juni bis Oktober zu beobachtenden Greifvögel plakativ wirbt, passiert mit ihrem kurzen Güterzug den Haltepunkt Gagering.

„Das Basteln macht mir am meisten Spaß!" Wenn das ein Zwölfjähriger im Brustton der Überzeugung sagt, dann haben alle alles richtig gemacht. Die AG des westfälischen Annette-von-Droste-Hülshoff-Gymnasiums in Dülmen sollte überall Schule machen.

Schulprojekt mit Spaßfaktor

Nicht für die Schule, sondern für das Leben lernen wir: Dieser von Generationen von Lateinschülern übersetzte und sie nicht notwendigerweise überzeugende Spruch hat schulische Begeisterung eher auf Sparflamme köcheln lassen. Bekanntlich ist man immer erst hinterher schlauer. Dass Schule aber auch uneingeschränkt Spaß machen kann, vom nicht zu leugnenden praktischen Nutzen mal ganz abgesehen, können zwölf Schüler aus dem westfälischen Dülmen uneingeschränkt bestätigen. In einer schulischen Arbeitsgemeinschaft (AG) des Annette-von-Droste-Hülshoff-Gymnasiums ließen sie sich für Modellbahn und Modellbau begeistern.

Von Februar 2013 bis August 2015 bauten die Elf- bis 14-Jährigen regelmäßig und mit Feuereifer an ihrer Modellbahnanlage. Sie besteht aus zehn Segmenten, darunter



Hilfe aus dem Nachbarland: Im Spurwechselbahnhof Jenbach übernimmt es die von der DB ausgeliehene 332 015-7, den Regelspur-Rungenwagen auf den Rollwagen zu schieben.

allein sechs zwei Meter langen Anlagenteilen, ist einen halben Meter breit und wird in Rechteckform mit freiem Zugang für die Bediener im Innenraum aufgebaut. Eine

Nicht zu unterschätzen: Wirkung einer Kulisse

fotorealistische Kulisse sorgt nicht nur bei unserem Fotografen Jörg Hajt, sondern selbstverständlich auch bei Ausstellungen für positive Gesamteindrücke. „Was mich auf vielen Messen wirklich stört, sind die oft großen Segmentanlagen ohne jeglichen Hintergrundabschluss, und das nicht nur, weil es die fotografische Arbeit erschwert", befindet Jörg Hajt und lobt die Dülmener Schüler-Anlage als erfreuliches Gegenbeispiel. Das kommt beim engagierten gymnasialen Nachwuchs schon einmal richtig gut an.

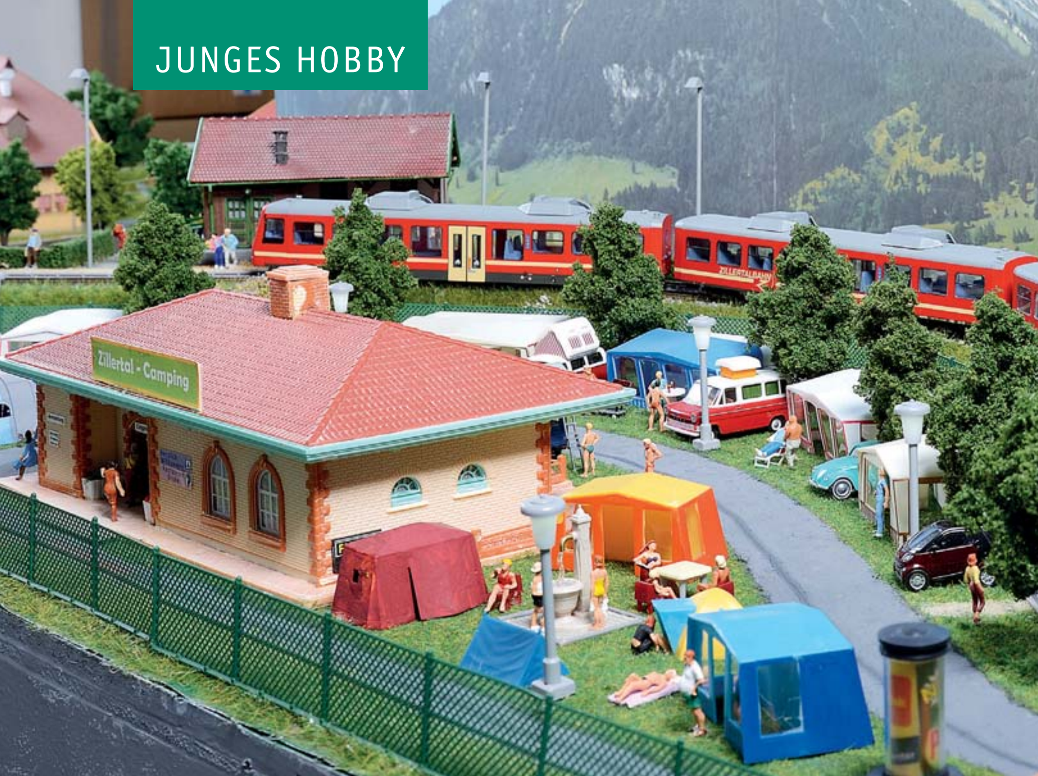
Jörg Hajt und ich treffen die aktuell noch sieben AG-Mitglieder im Bahnhof Dülmen. Hier haben sie seit einiger Zeit ihr Domizil und können ungestört werkeln, reparieren und verbessern, denn an einer scheinbar fertigen Anlage gibt es immer wieder etwas zu tun. Und neue Projekte, sind, wie ich beiläufig erfahre, auch schon ins Auge gefasst.



Das Hotel Garni Europa, das wohl kaum wegen seiner Küche so beliebt ist, liegt unmittelbar an diesem Jenbacher Bahnübergang, was aber die Hotelgäste gar nicht zu stören scheint.



Zillertalbahn-Lok 6 erreicht mit ihrem bunten Hobbyzug, der auch vom Balkon aus bewundert wird, gleich die Jenbacher Bahnhofseinfahrt.



Günstige Verkehrsanbindung: Der moderne Wendezug der Zillertalbahn fährt in unmittelbarer Nachbarschaft des vollständig belegten Campingplatzes aus der kleinen Station Gagering ab.

Doch gemach, wir wollen doch eigentlich erfahren, wie die Wahl des Anlagenthemas ausgerechnet auf die zugegeben reizvolle, aber nicht gerade um die Ecke liegende Zillertalbahn fallen konnte. Zumal ich auch noch erfahre, dass zu jenem Zeitpunkt keiner der Beteiligten diese österreichische Schmalspurbahn auf der Bosnaspur von 760 Millimetern im Original kannte. „Weder die Schüler noch ich als AG-Leiter waren bis dato im Zillertal", räumt Helmut Liedtke ein, seines Zeichens Jugendbeauftragter des Modellbahnverbands in Deutschland (MOBA) und auch selbst ein begeisterter Modelleisenbahner.

Das Schulprojekt „Die Zillertalbahn im Modell" wurde Anfang 2013 gemeinsam von Gerda Schwab, der damaligen Marketing-Leiterin der Firma Bachmann-Liliput, und Helmut Liedtke ins Leben gerufen. Da solche schulischen AGs auf externe Unterstützung dringend angewiesen sind und Bachmann-Liliput ein ausgesprochener Spezialist für Zillertalbahn-Schienenfahrzeuge ist, lag das Anlagenthema auf der Hand. So kam es, „dass Fotos aus dem Internet sowie Gleis- und Gebäudepläne der Zillertalbahn, die uns von Anfang an unterstützt hat, als Grundlagen für den Modellbau dienen mussten", schildert Helmut Liedtke. Schließlich war der Anspruch, nicht irgendeine Phantasie-Zillertalbahn, sondern vorbildnah zu bauen.

Modellbau nach originalen Gleis- und Gebäudeplänen

„Natürlich mussten wir Kompromisse schließen", schränkt Helmut Liedtke ein. Verständlich, denn auch dem pensionierten Lehrer, freilich im selbstgewählten Unruhestand, war klar, dass der komplette 1:87-Nachbau dieser immerhin 31,7 Kilometer langen Vorbildstrecke das ehrgeizige Schulprojekt und nicht zuletzt die Präsentationsmöglichkeiten schlicht überfordert hätte. „Mit Jenbach und Mayrhofen, Streckenanfangs- und -endpunkt, sowie Gagering, Fügen-Hart mit den Sägewerken der Binderholz GmbH und der Zillerbrücke zwischen Aschau und Zell haben wir uns einige markante Stellen im Zillertal zur



Vor dem Alpenpanorama schlängelt sich die D13 mit ihrem Personenzug um die Kurven.



Der Hobbyzug, mit dem sich Schulkinder bei Ausstellungen als Zillertalbahn-Lokführer versuchen können, hat soeben den Bahnhof Fügen-Hart mit „Cafe im Schuppen" erreicht.

Umsetzung ausgesucht, was uns, so glaube ich, auch gut gelungen ist", meint nicht nur der auf seine Schüler stolze AG-Leiter.

Zweifellos haben die Jungen und zunächst auch Mädchen ein beachtliches Nachwuchsprojekt zum Erfolg geführt. Einige sind schon seit dem Start dabei. Sie haben gelernt, sich als Team zu begreifen, haben oft genug freiwillig ihre Freizeit geopfert und bemerkenswerte kreative Fähigkeiten entwickelt. Nicht wenige besitzen sogar eigene Heimanlagen, was heutzutage nicht unbedingt zu erwarten ist.

Wer nun vielleicht bemängeln möchte, dass ihm oder ihr die als so wichtig angesehene Alterung fehlt, der oder die sollten sich daran erinnern, dass wir alle einmal angefangen haben und manches in späteren Modellbahnjahren halt anders bewerten. Abgesehen davon sind ja durchaus bereits Ansätze auf dieser feinen Zillertalbahnanlage zu bemerken, etwa die farbliche Behandlung der Schienen.

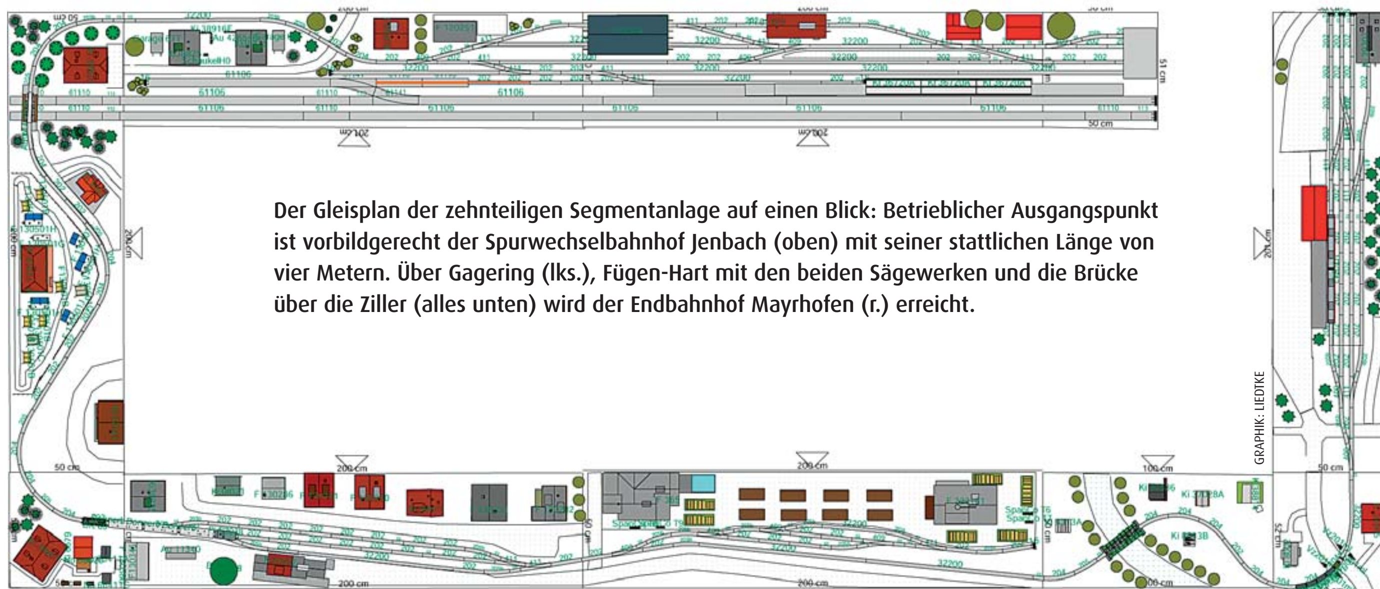
Während gerade der vorbildgerechte Modell-Nostalgiezug mit der H0e-Miniatur der allerersten, schon 1902 zum Eröffnungsbestand gehörenden Zillertalbahnlok, Reihe U, namens Raimund, benannt nach einem der Initiatoren und Aktionäre der ersten Stunde, Dr. Raimund Rainer aus Fügen, Richtung Spurwechselbahnhof Jenbach vorbeifährt, entdecke ich zum Ausgleich für entgangenes „Weathering", dass der Dülmener Nachwuchs durchaus eigene pfiffige Ideen technisch perfekt umgesetzt hat: „Die beiden Sägewerke sind betriebsfähig, dort werden Baumstämme



Die Sägewerke der Firma Binder am Ortsrand von Fügen verfügen über Anschlussgleise und sind betriebsfähig. Hier werden die angelieferten Baumstämme zu Brettern verarbeitet.



Die Zillerbrücke zwischen Aschau und Zell: Während die historische Zillertalbahnlok 1 den Fluss überquert, nutzen Wassersportler ihre Kajaks zu einer anderen Art der Fortbewegung.



Der Gleisplan der zehnteiligen Segmentanlage auf einen Blick: Betrieblicher Ausgangspunkt ist vorbildgerecht der Spurwechselbahnhof Jenbach (oben) mit seiner stattlichen Länge von vier Metern. Über Gagering (lks.), Fügen-Hart mit den beiden Sägewerken und die Brücke über die Ziller (alles unten) wird der Endbahnhof Mayrhofen (r.) erreicht.



Kein Hiphop, kein Rap, kein Heavy Metal: Die elf- bis 14-jährigen Schüler aus Dülmen haben die stilechte Inszenierung eines zünftigen Volksfestes mit Tanz und Blasmusik vorgezogen.



FOTOS: JÖRG HAJT

Endstation Mayrhofen: Vom urigen dampfbespannten Nostalgiezug mit dem Fassl-Wagen scheinen die wartenden und abschiedsversunkenen Reisenden nur wenig Notiz zu nehmen.

zu Brettern zersägt", betont Helmut Liedtke, „und auf dem Campingplatz treten Radfahrer tatsächlich in die Pedale und bewegen sich über das Gelände!"

Das kommt nicht von ungefähr, denn der 14-jährige Leopold Wesselbaum erklärt mir lachend: „Radfahren und Camping sind neben dem Kanufahren meine Hobbys." Das AG-Mitglied, ein zugezogener Kempener, hat zuhause dank seines Vaters eine Märklinanlage und „mir macht das Fahren und Basteln am meisten Spaß." Sein zwölfjähriger Bruder Paul schwört zusätzlich auf Fußball, „aber eigentlich interessiert mich hauptsächlich die Modellbahn. Das Basteln macht mir am meisten Freude!"

Zwölf Jahre alt ist auch Robin Wohlgemuth, ein waschechter Dülmener und aktiver Fußballer, hat eine eigene Märklin-H0-Anlage und einen Berufswunsch: „Ich will später Architekt werden, deshalb macht mir auch das Basteln der Gebäude sehr viel Spaß." Auch Timm Leisegang, 14 Jahre alt, ist Dülmener von Geburt, hat den Modellbahnvirus vom Opa. Als er von der AG hörte, stand sein Entschluss fest: „Da kann ich doch mitmachen!" Wie ihm ging es auch Tobias Falley. Der 14-jährige Dülmener ist als einziger Realschüler – er besucht die Hermann-Leeser-Schule – mit von der Partie. „Meine Schwester war in der AG", erklärt er und so trommelte sich der Hobbymusiker und Märklinbahner selbst erfolgreich in das gymnasiale Schulprojekt. Mit dem gleichaltrigen Luca Gövert aus Dülmen ist er sich einig: „Basteln und Fahren macht uns sehr viel Vergnügen!"

„Fahren und Bauen, beides macht Spaß", findet Hendrik Ahrens. Der 14-jährige Dülmener, der schon als Kind mit der LGB spielte, hat sich „schon immer für die Eisenbahn interessiert" und verrät mir: „Ich will bei der Bahn anfangen!" Lokführer möchte er allerdings nicht werden und zwar „wegen den Personenunfällen!"

Übrigens: In den vergangenen Herbstferien konnten einige der AG-Mitglieder endlich ihr Werk mit der Realität vergleichen. Groß war die Freude über die gemeinsame Fahrt ins Zillertal, die transportable Anlage im Gepäck. Die sechstägige Präsentation im Europahaus Mayrhofen begeisterte das einheimische Publikum. „Und in den Zügen der Zillertaler Verkehrsbetriebe wurden wir wie Ehrengäste behandelt", freut sich Helmut Liedtke.

Na bitte, wenn das etwa keine Anerkennung ist! □ *Karlheinz Haucke*

ANLAGEN-STECKBRIEF

- 10-teilige H0e- und H0-Segmentanlage
- Maße: 6x 2,0x0,5 m, 1x 1,0x0,5 m, 3x0,5x0,5 m
- Erbauer: AG des Annette-von-Droste-Hülshoff-Gymnasiums Dülmen
- Bauzeit: Zirka 2,5 Jahre
- System: Zweileiter-Gleichstrom
- Betrieb: Digital mit Commander von Viessmann
- Gleislänge: Zirka 45 m
- Gleismaterial: Roco
- Rollendes Material: Liliput, Roco
- Vorbild: Die österreichische Zillertalbahn der Epoche V/VI



FOTO: HAUCKE

Timm Leisegang, Hendrik Ahrens, Paul und Leopold Wesselbaum, Robin Wohlgemuth, Luca Gövert, Tobias Falley (v.lks.).



Der Güterzuggepäckwagen wird nach dem Zusammenstellen der Fuhre an den Zug gedrückt. Der Rangierer fährt anschließend mit.

Ein Dampfgüterzug ist ohne Begleitwagen kaum vorstellbar. Elvis Müller zeigt, wie auch ein älteres Modell zu einer Bereicherung des N-Fuhrparks werden kann.

Älterer Begleiter

Der Betriebsablauf im Güterverkehr erforderte zur Dampflokzeit eine größere Anzahl an Personal, welches den Zug begleiten musste. In erster Linie waren dies der Zugführer und Rangierer, die beide auf Unterwegsbahnhöfen zur Stelle sein mussten. Doch solange die Züge noch keine durchgehenden Bremsen hatten, konnten auch die Bremser die Güterzubegleitwagen in Betriebspausen als Aufenthaltsraum nutzen. Erst der allgemeine Strukturwandel im Frachtverkehr machte die Güterzuggepäckwagen, wie sie offiziell hießen, allmählich überflüssig.

Die dringende Notwendigkeit, Bauarten aus der Länderbahnzeit abzulösen, und die schlechten Laufeigenschaften von Begleitwagen aus den Kriegsjahren veranlassten die Bundesbahn, ein Umbauprogramm auf Basis des damals gefertigten gedeckten Güterwagens Gms 54 aufzustellen. Die älteren Wagen wurden dabei zerlegt, viele Teile des Fahrwerks weiterverwendet und mit einem neuen Wagenkasten versehen. Dazu kamen neue Bauteile wie ein Zugführerabteil und eine Dampfheizung sowie eine durchgehende Zugeinrichtung, um den Wagen in modernen Zügen einsetzen zu können. Fenster, Beleuchtung und sanitäre Einrichtungen rundeten die Ausstattung ab. Die letzten so umgebauten Pwghs 54 wurden erst in den 90er-Jahren abgestellt.

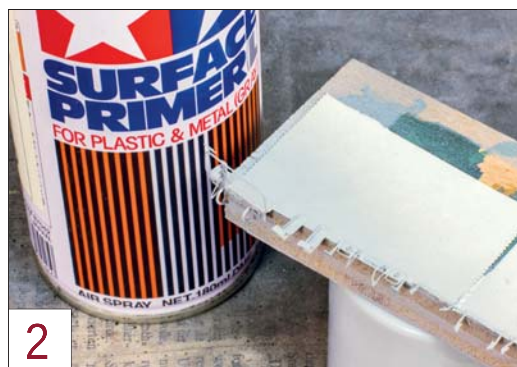
Der Pwghs 54 stammt aus einem Umbauprogramm

Das Angebot an Modellen in Spur N ist sehr übersichtlich, die genannte Bauart wurde nur von Minitrix produziert. Für die letzte Modellausführung wurde zwar das Oberteil zeitgemäß neu konstruiert, jedoch ein älteres Untergestell weiterverwendet. Die recht klobigen Geländer und die Bremsbacken außerhalb der Radebene zeugen davon. Mit einigen Zurüstteilen lässt sich der Gesamteindruck des Fahrzeugs deutlich verbessern. Dazu gibt es keinen speziellen Umbausatz, aber aus verschiedenen Teilen der Zubehörhersteller lässt sich Passendes zusammenstellen.

Die neue Bremserbühne sowie der Pufferträger auf der anderen Wagenseite stammen aus Bausätzen von Gerd Kuswa (ng232, ng201). Typisch für das Vorbild ist ein Metallrohr-Geländer. Deshalb wird das



An der Kuswa-Bühne wird das Geländer abgetrennt und durch ein neues ersetzt. Dieses entsteht aus einem passend gebogenen Draht.



Die Grundierung mit „Surface Primer“ von Tamiya sorgt bei den nachfolgenden Farbaufträgen für die nötige Haftung.

Die grundierten Zurüstteile und das Untergestell werden in einem schwarzbraunen Farbton lackiert.



Zweikomponentenkleber fixiert die lackierten Bauteile am Fahrgestell.





Die geätzten Pufferträger dienen als Schablone für die Bohrungen, in welche die neuen Puffer von Thomschke geklebt werden.



Das Dach erhält zunächst einen Farbauftrag in Hellgrau. Dann folgt ein leichter Farbverlauf in Graubraun zur Mitte des Daches hin.

Die Fenstereinsätze lassen sich leicht herauslösen. Mit etwas Aluminiumfarbe werden die Rahmen hervorgehoben.



Die Anschriftenfelder werden mit Maskierungsmittel abgedeckt. Beim Vorbild wurden sie oft überarbeitet, ohne den Wagen ganz zu streichen.



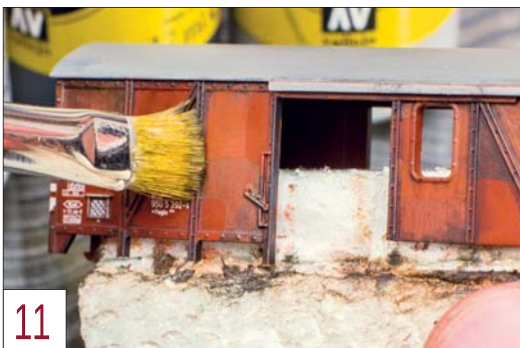
originale Kuswa-Geländer abgetrennt und durch ein neues aus passend gebogenem Draht ersetzt. Dieser wird direkt an die Bühne gelötet. Andere Details wie Bremsschläuche werden mit verschiedenen Teilen aus der Restekiste nachgebildet. Die Auslenkung der Kurzkupplungskulisse ist damit allerdings etwas eingeschränkt, so dass enge Radien fortan gemieden werden müssen. Neue Bremsbacken kommen ebenfalls von Kuswa (nf201). Sie werden im richtigen Abstand auf schmale Messingstreifen gelötet, um sie leichter am Fahrwerk befestigen zu können.

Die Alterung von Fahrzeugen stellt für viele Modellbahner eine Hürde dar, obwohl eine solche Behandlung zu viel mehr Vorbildnähe führt. Der Aufwand für die Patinierung sinkt, wenn man den Wagen für die Zurüstung ohnehin zerlegt hat.

Vor dem Lackieren sollten die Zurüstteile mit Feuerzeugbenzin entfettet werden. Dabei lösen sich auch die Reste des Flussmittels, das sich im Lötzinn befindet. Eine


9 Die Wagenseiten werden mittels Pinsel in verschiedenen Brauntönen eingefärbt. Dabei kann man Ausbesserungsstellen nachbilden.


10 Nach dem Trocknen der Farben sollte die Maskierung abgezogen werden, solange diese noch weich ist. Härtet sie aus, gelingt das nur sehr schwer.


11 Dunkle Ablagerungen an den Profilen lassen sich mit verdünnter Farbe nachbilden, die verteilt und dann wieder abgezogen wird.


12 Braune Pulverfarben sorgen für die Patina im Bereich des Fahrwerks, wo sich Bremsstaub und Rost absetzen.

Grundierung mit Tamiya-„Surface Primer" garantiert die nötige Haftung für die nachfolgenden Farbaufträge. Aus Acrylfarben wird ein Schwarzbraun gemischt und mit der Airbrush-Pistole auf die grundierten Teile aufgetragen. Auch das zerlegte und von überflüssigen Teilen befreite Untergestell wird damit eingenebelt.

Etwas Zweikomponenten-Kleber fixiert die neuen Teile am Fahrgestell. Ruderer-Kunststoffkleber eignet sich für weniger kritische Befestigungen wie die der Bühne. Für die Löcher, in welche die neuen Puffer von Thomschke (modellbahn-radsatz.de) geklebt werden, dienen die geätzten Bleche der Kuswa-Bauteile als Bohrschablone.

Ist der Kleber völlig ausgehärtet, werden noch kleine unschöne Stellen mit Acrylfarbe und Pinsel ausgebessert.

Nun folgt die Farbgebung des Gehäuses. Die Wagen waren meist mit einem PVC-Dach ausgerüstet, was auch am Minitrix-Modell nachgebildet wurde. Der Kunststoff am Dach erhält zunächst einen


FOTOS: ELVIS MÜLLER

Ein Blickfang für jeden N-Güterzug ist der verfeinerte und mit realistischen Betriebsspuren versehene Pwghs 054 von Minitrix.



FOTO: BAUER-PORTNER

Auf ganz ähnliche Weise und mit teils denselben Materialien hat auch Martin Kernl seinen Pwghs im Maßstab 1:160 verfeinert. Es wurde jedoch eine unveränderte Kuswa-Handbremsbühne mit Geländer und Aufstiegen verwendet. Die Aufstiegstritte unter den Schiebetüren und das Sprengwerk wurden etwas dünner gefeilt. Die Alterung erfolgte mit Pulverfarben, die in wässriger Lösung und trocken aufgetragen wurden.

Farbauftrag in hellem Grau, das mit wenig Braun abgetönt wurde. Dann sorgt etwas schwarzbraune Farbe für einen Farbverlauf zur Mitte des Daches hin.

Die Fenstereinsätze sind eingeklebt, lassen sich aber meist leicht herauslösen. Beim Vorbild gab es verschiedene Varianten der Fensterrahmen, beispielsweise auch in Schwarz oder Braun. Für unser Modell werden die Rahmen jedoch mit Aluminiumfarbe hervorgehoben.

Für die weitere Bearbeitung werden die Anschriftenfelder mit „Masking Fluid" von Gunze abgedeckt. Dieser einfache Trick bildet einen oft anzutreffenden Zustand nach: Die Anschriften wurden überarbeitet, ohne den Wagen komplett neu zu streichen. Mit dem Pinsel werden die Flächen des Wagens in verschiedenen Brauntönen eingefärbt. Dabei kann man Ausbesserungsstellen ebenso imitieren wie den aus dem Gleis hochgewirbelten Schmutz.

Nach dem Trocknen der Farben sollte die Maskierung zügig entfernt werden, am besten solange sie noch weich ist. Keinesfalls darf sie längere Zeit, gar Wochen auf

Die Anschriftenfelder werden maskiert

dem Modell belassen werden, da sie sonst sehr hart wird und sich kaum noch abnehmen lässt. Durch den Pinselauftrag der Farbe bilden sich gerne Häutchen an der Trennkante der Maskierung, diese können mit einem Borstenpinsel entfernt werden.

Typisch sind dunkle Ablagerungen an den Profilen des Wagenkastens. Sie lassen sich mit dünner, dunkelbrauner Farbe nachbilden, die auf den Profilen verteilt und nach einer kurzen Antrocknungsphase wieder mit einem Borstenpinsel abgezogen wird. Nun können die Fenster wieder eingesetzt werden. Pulverfarben sorgen abschließend für die richtige Patina insbesondere im Bereich des Fahrwerks, wo sich Bremsstaub und Rost absetzen. Die Haftung ist auf dem matten Grund sehr gut. Die Seitenflächen erhalten noch eine stark verdünnte Mattierung, um unterschiedliche Glanzgrade anzugleichen.

Nach überschaubarer Bearbeitungszeit ist ein Schmuckstück für den Anlageneinsatz entstanden. Die Güterzuggepäckwagen wurden vorzugsweise hinter der Lok eingereiht, um die Heizung anschließen zu können. Wenn es betrieblich notwendig war, fand man sie aber auch am Ende einer Fuhre oder sogar mehrfach in einen Zug eingestellt. □ *Elvis Müller/abp*



Das Modell entspricht der DR-Maschine während ihrer Einsatzzeit mit Gegendruckbremse in den Bw Suhl und Arnstadt von 1965 bis 1972. Die Indusi wurde erst anschließend eingebaut.

Nach langer Optimierungsphase werden nun die ersten Dampflok-Modelle von ESU ausgeliefert: Wir testen die 94 1292 der Deutschen Reichsbahn in H0.

Rennsteig-Hirsch

Mit dem Modell der Baureihe 94.5 betritt man bei ESU Neuland. Die erste Dampflokminiatur aus Neu-Ulm stellte an Konstruktion und Produktion beträchtliche Anforderungen, denn die selbst gesteckten Ziele waren sehr hoch angesetzt. Man wollte nicht unter dem bei den bisherigen Diesel- und E-Lok-Modellen erreichten Stand der Technik und Detaillierung bleiben, lieber ihn noch ein wenig übertreffen. Denkt man an die reichhaltige Ausstattung des Kessels einer 94, wird klar, welche Dimensionen der Aufwand dann erreichen kann und muss. Zahlreiche Optimierungsvorgänge waren notwendig, bis das Modell in produktions- und schließlich auslieferungsreifem Zustand vorlag. Nun gelangte als erste von sechs Varianten die DR-Version in den Handel.

Die gewählte Vorbildmaschine 94 1292 ist vor allem aus ihrer Zeit als DR-Traditionslok bekannt. Heute steht die Lok der „Dampfbahnfreunde mittlerer Rennsteig e.V." im Museums-Bw Arnstadt. Gebaut wurde 94 1292, eine von insgesamt 1236 Stück, als 60 km/h schnelle preußische T 16.1 im Jahr 1922 bei Henschel in Kassel. Entsprechend der Bauart ab 1921 besaß



Der vollständig eingerichtete Führerstand wirkt am besten mit heller Beleuchtung.

sie einen Speisedom und den außermittig auf der Heizerseite liegenden Oberflächenvorwärmer. 1965 kam die Riggenbach-Gegendruckbremse hinzu. Anschließend setzte man die Lok von den Bw Suhl und Arnstadt aus auf den Thüringer Steilstrecken Suhl – Schleusingen und – Ilmenau ein. Dieser Epoche entspricht das ESU-Modell. Im Jahr 1977 wurde das Vorbild im Raw Meiningen als Traditionslok aufgearbeitet und blieb bis 2005 im Einsatz.

Erfüllt die ESU-94 nun die Erwartungen der Modellbahner? Wir beginnen mit einem gedachten Rundgang um den kompakten Fünfkuppler: Eng geht es im Bereich des Fahrwerks zu, die Radsätze liegen entsprechend den Vorbild-Achsständen dicht beieinander. ESU bediente sich des Kunstgriffs, die Radsätze im weitgehend abgefahrenen Zustand nachzubilden. So konnte die im Modell notwendige Spurkranzhöhe realisiert werden, ohne die Achsabstände zu vergrößern. Die Räder überzeugen durch feine Speichen und sehr dünne Radreifen. Auch das Gestänge aus brünierten Metallteilen wirkt sehr realistisch und glänzt mit zahlreichen Feinheiten. Die für die Nachbildung der Heusinger-Steuerung und des Schmierpumpenantriebs auf der Heizerseite verwendeten Kunststoffteile hingegen fallen ein wenig negativ ins Auge, da der Kunststoff zu hell wirkt. Der genannte Antrieb müsste zudem rot eingefärbt sein. Störend sind auch die deutlich sichtbaren Formtrennkanten an den beiden Luftbehältern unter dem Führerhaus. Trotzdem wirkt das Fahrwerk insgesamt sehr filigran und realistisch, vor allem wenn sich das Modell in Bewegung zeigt.

Auch das angenehm mattschwarz lackierte Gehäuse präsentiert sich von der besten Seite: Den Kessel der großen 94 exakt nachzubilden, grenzt an Kunsthand-

STECKBRIEF

- **Hersteller:** ESU
- **Bestellnummer:** 31100
- **Rahmen/Gehäuse:** Metall
- **Anbauteile:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Motor im Rahmen, per Schneckengetriebe auf letzten Radsatz, vier weitere Radsätze über Kuppelstangen
- **V_{min}:** 2 km/h (Fst. 1)
- **V_{max}:** 72 km/h (Fst. 128)
- **Haftreifen:** Zwei
- **Gewicht:** 245 Gramm
- **Ausstattung:** Dreilicht-Spitzensignal, Rangierlicht, Führerstands- und Feuerbüchsenbeleuchtung, Digitalkupplungen, radsynchroner Dampfausstoß, 28 Soundfunktionen, „PowerPack"-Speicherkondensatoren
- **Decoder:** ESU LokSound V4.0
- **Preis:** 549 Euro (UVP)

Schwungvoll über den Rennsteig: Die 94 ist für steile Strecken gemacht und könnte auch im Modell mehr als diese kurze Doppelstockeinheit bergan ziehen.

werk. ESU hat die Aufgabe meisterhaft erfüllt und sämtliche Anbauteile des Vorbilds wirklich freistehend ausgeführt. Alle Dampf- und Elektroleitungen, die Anstellstangen für Ventile, die Sandfallrohre und Handläufe sind aus Draht unterschiedlicher Stärke beziehungsweise Kunststoff (für sehr dicke Dampfleitungen) nachgebildet, egal wie kompliziert die Leitungsführung sein mag. Die unterbrochene Abdampfleitung der Gegendruckbremse über dem rechten Zylinder ist dem vorangegangenen intensiven Testbetrieb bei ESU geschuldet. Einzig die Bauart der Speisepumpe, im Bild unten deutlich zu erkennen, weicht von der auf der 1292 verwendeten Form ab. ESU stattet sein Modell mit einer einstufigen Knorr-Kolbenpumpe aus, während die DR-Lok mit einer Knorr-Tolkien-Pumpe ohne Druckwindkessel ausgerüstet ist. Am Oberflächenvorwärmer stören die Anguss-Reste und die Formtrennkante. Ein solch hochdetailliertes Modell verlangt förmlich die Erkundung eines jeden Details und den genauen Vergleich mit dem Vorbild, der lediglich in den genannten Punkten Anlass zur Kritik gab. Ohne Makel zeigte sich die Beschriftung der Maschine, welche sie als Lok des Bw Arnstadt ausweist, das Untersuchungsdatum ist mit „22.6.67" angegeben.

Detaillierung und Technik sind hervorragend

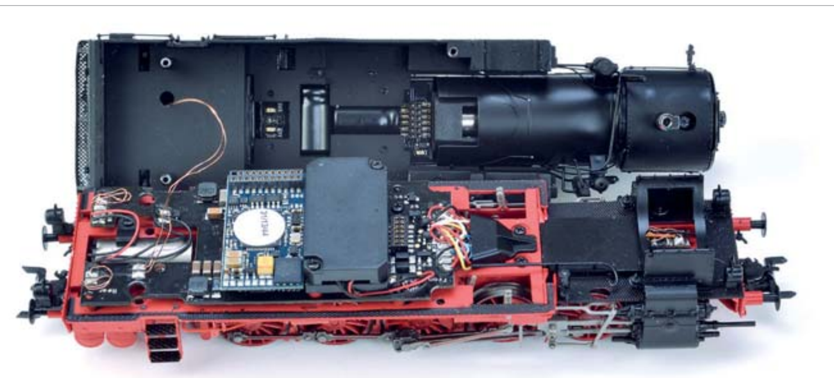
Bemerkenswert: die technische Ausstattung und Ausführung des Modells. Das Fahrwerk ist für optimale Laufeigenschaften konzipiert: Zweiter, dritter und fünfter Radsatz sind federnd mit Höhenspiel gelagert, alle Radsätze sind in unterschiedlichem Maß seitenverschiebbar, am weitesten lässt sich die (Original-)Treibachse verschieben. Der Mindestradius beträgt laut ESU 420 Millimeter. Zwei Haftreifen sitzen auf dem vierten Kuppelradsatz, dieser wird vom Glockenankermotor über Schneckengetriebe direkt angetrieben. Die anderen Radsätze werden von den Kuppelstangen mitgenommen. Dank der aufwendigen Konstruktion läuft die 94 butterweich und ohne jegliches Taumeln über die H0-Gleise, ein Augenschmaus.

Der Fahrgenuss wird noch gesteigert, bedient man sich der vielfältigen Digitalfunktionen, die das Modell auszeichnen und von Konkurrenzmodellen noch deutlicher abheben. Mit viel Detailkenntnis wurden die Soundabläufe programmiert, das lädt zum genauen Hinhören ein. So ist bei jedem Fahrtrichtungswechsel das leise Geräusch der Steuerungs-Umstellung zu hören. Jedes Ein- und Abschalten der Beleuchtung quittiert der Turbogenerator mit entsprechenden Tönen. Zum Kohle-Schaufeln gehört das Flackern der Feuerbüchse. Beim Anfahren ertönt das zischende Geräusch des Entwässerns der Zylinder, bevor der markante Auspuffschlag dominant wird. Bei konstanter Fahrt verstummt dieser nach einer Weile, erst beim Hochdrehen der Fahrstufe setzt er wieder ein. So macht Dampflokfahren auch im Modell Spaß. Wer noch mehr Effekte braucht, nutzt den radsynchron gesteuerten Rauchausstoß, mit dem die 94 ebenfalls aufwarten kann. Die Digitalkupplung funktionierte im Test einwandfrei, nachdem die erste Kupplung des Zuges durch die ESU-eigene Ausführung mit nicht magnetischem Kupplungsbügel ersetzt worden war. Zugkraftprobleme traten nicht auf.

Für den verlangten Preis bietet die 94 einen überzeugenden Gegenwert. □ *abp*



Unser Testmuster diente bereits als Vorführ- und Prüfmodell bei ESU. Kleine Lackierungsfehler und -ausbesserungen sowie das fehlende Handrad am ersten Dom entsprechen nicht dem Auslieferungszustand neuer Modelle.



Im Rahmen liegt links der Glockenankermotor, rechts davon folgen der Decoder, der Lautsprecher, die Steckkontakte zum Gehäuse und die Rad-Sensoren. Im Kessel sitzen die Kondensatoren und der Dampferzeuger.

FOTOS: RAINER ALBRECHT



Das Fahrwerk überzeugt mit vorbildgerechten Abmessungen und feinster Detaillierung. Beidseitig sind Digitalkupplungen eingebaut.



Bis zum nächsten Knotenbahnhof auch mal unter Fahrdraht: Die Brawa-Ferkeltaxe in N lässt sich universell einsetzen und ist ein wohlgelungener Hingucker nicht nur auf der Nebenbahn.

Bereits 1997 präsentierte Brawa ein erstes N-Modell der DR-„Ferkeltaxe". Nun erscheint eine vollständig überarbeitete Version des Nebenbahn-Klassikers.



FOTOS: BAUER-PORTNER

Die exakt beschrifteten Fahrzeuge werden mit einer stromführenden Steckkupplung verbunden.

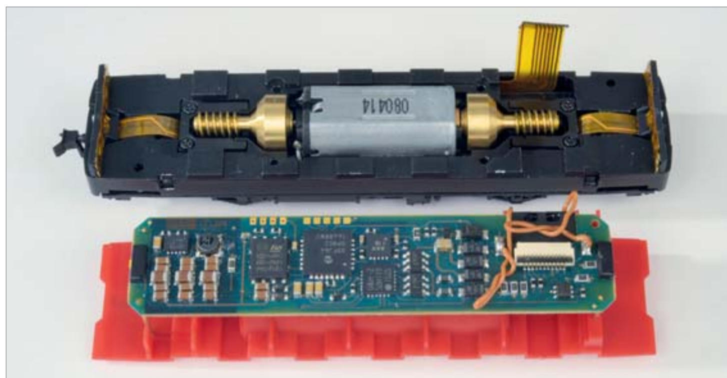
Phönix

Mit manchen Unzulänglichkeiten hatte das erste Brawa-N-Modell des VT 2.09 der DR zu kämpfen. Die nun ausgelieferte Neukonstruktion hingegen hinterlässt einen sehr guten Eindruck. Wie ein Phönix aus der Asche ist die kleine Ferkeltaxe also neu erstanden.

Das Modell überzeugt vor allem durch die technische Konzeption mit tief liegendem Kompaktmotor und der Hauptplatine unter dem Dach. Im Toilettenabteil versteckt ist die elektrische Verbindung zur Platine. So ist eine freie Durchsicht durch die Fenster gegeben. Letztere überzeugen durch Passgenauigkeit und feine, silbern abgesetzte Schiebefensternachbildungen. Die Detaillierung ist auch im kleinen Maßstab sehr gut gelungen. Besondere Freude machen die hauchdünnen, geätzten Scheibenwischer an den Frontfenstern und das Fahrwerk. Die vollständige Bedruckung entsprechend der Epoche III (Bw Cottbus) lässt keine Wünsche offen.

Die Fahreigenschaften des getesteten Digital-Modells sind ausgezeichnet, vom kriechenden Anfahren bis zur realistischen, unter sehr angenehmer Geräuschentwicklung erreichten Höchstgeschwindigkeit. Perfekt gelungen ist die Soundausstattung. Auch kritische Zuhörer erkennen sofort den typischen Ferkeltaxen-Sound, der sehr gut auf den jeweiligen Fahrzustand abgestimmt ist. Viel zum realistischen Fahren trägt die Funktion 19 bei, mit welcher der Leerlauf manuell simuliert werden kann. Die beiden Bahnsteigdurchsagen erinnern sehr an frühere DR-Zeiten.

Brawa bietet ein perfektes N-Modell, das seinen hohen Preis wert ist. □ *abp*



Durchdachte Konstruktion: Die Platine liegt unter dem Dach, der flache Motor unter der Inneneinrichtung. Für die elektrische Verbindung sorgt eine steckbare Folienleiterbahn.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Brawa
- **Bestellnummer:** 64303
- **Rahmen/Gehäuse:** Metall/Kunststoff
- **Antrieb:** Vom Mittelmotor mit zwei Schwungmassen auf beide Radsätze
- **Haftreifen:** Keine
- **Gewicht:** 39 Gramm
- **Ausstattung:** Weiß/Rot-Lichtwechsel, Innenbeleuchtung, 16 Sound- und drei Lichtfunktionen
- **Decoder/Sound:** Döhler & Haas
- **Preis:** 308,74 Euro (UVP)

Märklin setzt seine Linie superdetaillierter Spur-1-Modelle konsequent fort. Jüngstes Kind dieser Offensive ist die Baureihe 41 als Neubaukessel-Maschine der DB.

Mega-Mikado

Märklin möchte seine Marktführerschaft auch in der Königsklasse der Modelleisenbahn, der Spur 1, behaupten. Da einige kleinere Produzenten auf diesem doch recht übersichtlichen Markt schon vor Jahren in die Offensive gingen und hochdetaillierte Ganzmetallmodelle zu vergleichsweise moderaten Preisen an den Interessenten brachten, kontern die Göppinger seit einiger Zeit mit ähnlich konzipierten Spur-1-Modellen.

Gegen Mitte der 1930er-Jahre wurde der langsame Güterverkehr auf der Schiene zum Problem, da er den schneller werdenden Personenverkehr ausbremste. Für schnellere Güterzüge fehlte jedoch eine geeignete Maschine im Einheitslok-Programm der Reichsbahn. Nach einigem Hin und Her zwischen DRG-Lokomotivausschuss und den Herstellern wurde das





Die typischen Leitungen einer Öllok an der Heizerseite des Führerstandes fehlen nicht.

Konzept einer leistungsfähigen Zweizylinder-Güterzuglok mit der Achsfolge 1'D1' (auch unter der aus den USA stammenden Bezeichnung „Mikado" bekannt) sowie einem Treib- und Kuppelraddurchmesser von 1,60 Metern ins Auge gefasst, die eine Höchstgeschwindigkeit von 90 km/h erreichen sollte, deutlich mehr als die im Güterverkehr damals üblichen 65 km/h. Die Reichsbahn erhielt so im Jahr 1937 ihre erste Mikado-Einheitslok, die sich gleich von Anfang an hervorragend bewährte. In über 360 Exemplaren beschafft, war die Baureihe 41 eine selbst für Personenzüge bestens geeignete Universallok. Viele der nach dem Krieg zur Bundesbahn gekommenen 41 erhielten einen modernen Hochleistungskessel und wurden zudem mit einer Ölfeuerung ausgerüstet, was die Baureihe in die Liga der leistungsfähigsten DB-Dampfloks aufsteigen ließ.

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Märklin
- **Bestellnummer:** 55424
- **Rahmen/Kessel/Tender:** Zinkdruckguss
- **Anbauteile:** Kunststoff/Metall
- **Antrieb:** Motor in der Feuerbüchse, per Getriebewelle auf die letzte Kuppelachse
- **Haftreifen:** keine
- **Gewicht:** zirka 7,6 Kilogramm
- **Beleuchtung:** Spitzensignal, Fahrwerks- und Führerstandsbeleuchtung schaltbar
- **Decoder/Sound:** Märklin-mfx
- **Preis:** 2599,99 Euro (UVP)

Exakt jenem Zustand entspricht auch das Märklin-Modell. Die Maschine trägt bereits die ab 1968 übliche Computernummer 042 096-8, die sie als Öllok ausweist. Stationiert war die spätere Muse-

Kaum eine deutsche Dampflok vereint Kraft und Eleganz im Design so gut wie die Baureihe 41. Ebenso schön ist das Märklin-Modell.

umslok beim Bw Rheine, dem Auslauf-Betriebswerk für diese Baureihe, die dort neben der Baureihe 44 das Ende der Dampftraktion bei der DB im Oktober 1977 erlebte. Diese „letzten Mohikaner“ präsentierten sich in der Regel in einem stark abgewirtschafteten Zustand, was man vom Märklin-Modell nicht behaupten kann.

Schon auf den ersten Blick begeistert das perfekte Finish des wuchtigen, rund siebeneinhalb Kilo schweren Modells, welches mit Ausnahme weniger Anbauteile komplett aus Zinkdruckguss gefertigt wurde. Der Gesamteindruck der eleganten Lokomotive wurde hervorragend getroffen. Auch bei näherer Betrachtung hält die Neubaukessel-41 jeder Kritik stand. Alle Anbauteile wie Leitungen, Pumpen, Handräder sind aufs Detail genau nachgebildet worden. Eine echte Meisterleistung ist die exakte Wiedergabe der DB-Reflexglaslampen und der Triebwerksbeleuchtung. Rahmen und Laufwerk überzeugen mit einer realistischen Umsetzung ebenso, besonders hervorzuheben ist die vollständig nachgebildete Bremsanlage. Das beim Gestänge verwendete Druckgussmaterial ist leider recht weich. Daher ist Vorsicht beim Anfassen geboten.



Im Führerstand wurden alle Armaturen fein detailliert nachgebildet und farblich gestaltet.

Ein wuchtiges Modell mit viel Liebe zum Detail

Der Führerstand ist ansprechend detailliert und farblich sehr schön gestaltet. Lediglich der Antriebsstrang vom Motor in der Feuerbüchse zur letzten Kuppelachse ist ein kleines Zugeständnis an die Betriebstauglichkeit. Der Öltender der Bauart 2'2' T34 bewegt sich im Übrigen voll und ganz auf dem hohen Niveau der Lokomotive. Am Tender ist eine fernbedienbare, automatische Kupplung eingebaut, die den Spielwert steigert.

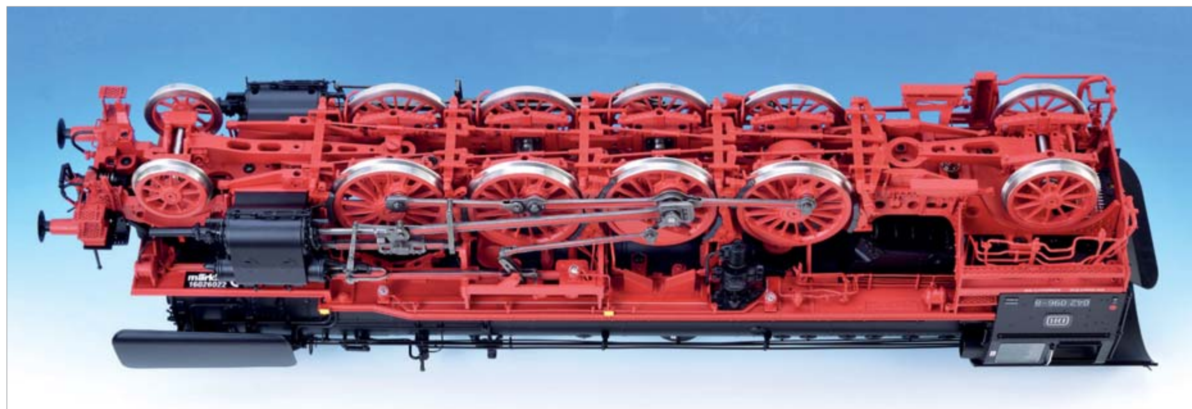
Das Spur-1-Modell der Baureihe 41, welches auch in kohle- und ölgefeuerten Ausführungen der Epoche III lieferbar ist, wartet mit zahlreichen Digitalfunktionen auf. Die mfx-fähige Lok setzt sich langsam und leise in Bewegung und weist gute Fahreigenschaften auf, die sicherlich auch durch das hohe Gewicht bedingt sind.

Der Sound der Lok wirkt kräftig und akustisch ansprechend, das Stakkato des Auspuffschlages ist aber gerade beim Anfahren recht hart. Die Geräuschkulisse läuft komplett radsynchron ab. Ebenso fein ist der Dampfgenerator mit dem Triebwerk abgestimmt. Dies führt zu einem realistischen Dampfausstoß aus dem weiten Neubaukessel-Schornstein und bei Bedarf auch aus Zylinderhähnen und Pfeife.

Märklin ist mit der Baureihe 41 ein Modell in der Königsklasse gelungen, welches sich uneingeschränkt mit Konkurrenzprodukten messen kann. □ *A. Bergner*



Besonders dynamisch wirkt die Ansicht von schräg hinten. Die Aufnahme zeigt sehr gut das hochwertige Finish und die absolut vorbildgerechte Nachbildung sämtlicher Bauteile.



Die Bremsanlage aus Kunststoff hätte einen Anstrich verdient, um besser zum durchgestalteten, feinen Laufwerk zu passen.

FOTOS: RAINER ALBRECHT

Als vollständig überarbeitetes Modell bietet Beckmann exklusiv über den Fachhändler Elriwa seine Dampfspeicherlok für TT an.

Lautloses Rangieren



Große Industriebetriebe, zum Beispiel solche der Petrochemie, waren bevorzugte Einsatzgebiete. Doch der Modellbahner wird auch andere passende Orte für seine Dampfspeicherlok finden.

Fast geräuschlos vollzieht sich oftmals das Rangieren mit einer Dampfspeicherlok. Allenfalls schwache Auspuffschläge und ein Zischeln sind zu vernehmen, wenn eine solche feuerlose Lok (FL) im leichten Einsatz ist oder gar als Lz fährt. Wir wählten dennoch die vollausgestattete Sound-Version des neuen TT-Modells von Beckmann. Und das hat sich gelohnt, wie unser Test noch zeigen wird.

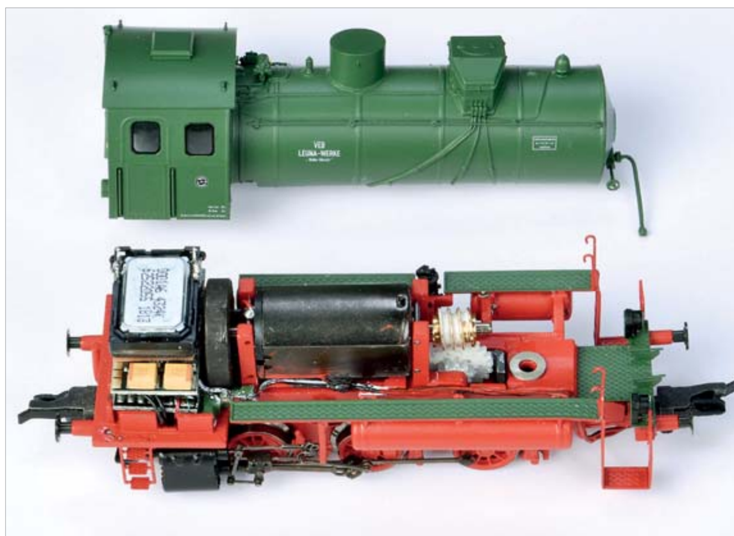
Während des industriellen Aufbaus in der DDR bestand bald ein Bedarf an neuen Dampfspeicherloks, die aus Sicherheitsgründen vor allem in Kraftwerken sowie chemischen und erdölverarbeitenden Betrieben gefragt waren. Zunächst wurden zweiachsige Loks gefertigt, doch bald war die Beschaffung leistungsfähigerer Maschinen notwendig. Ab 1952 wurden die dreiachsigen Neubauloks der Bauart FLC im VEB Lokomotivbau „Karl Marx" Babelsberg (LOB) gefertigt. Von 1983 bis 1988 entstanden weitere 200 Loks im Raw Meiningen, auch aus dem Grund, Dieselkraftstoff sparen zu müssen.

Das als Werkslok 123 des VEB Leuna-Werke beschriftete Modell entspricht der Babelsberger Lieferserie und zeigt am Führerhaus das entsprechende LOB-Logo. Beschriftung und Lackierung sind einwandfrei ausgefallen, so dass auch das Untersuchungsdatum „29.03.67" problemlos zu entziffern ist.

Am Kessel, der im PU-Vakuumgussverfahren hergestellt wurde, und am Führerhaus (ein Bauteil) sind zahlreiche Details mit scharfen Konturen angespritzt, beispielsweise die versenkten Handläufe oder der Turbogenerator (mit gelb abgesetztem Elektroanschlusskasten). Bei den Handläufen am Kessel und der Aufstiegsleiter zum Sanddom handelt es sich um metallene Ansetzteile. Auch der Umlauf und die roten Aufstiegsleitern bestehen aus Metall. Gleiches gilt für die Nachbildung der Heusinger-Steuerung aus sehr zierlichen, brünierten Bauteilen. Die Radsätze können mit sauberster Lackierung und feinen Speichen überzeugen. Die maßstäblichen Leuchten mit glasklaren

STECKBRIEF

- **Hersteller:** Beckmann/Elriwa
- **Bestellnummer:** 119 103
- **Rahmen/Gehäuse:** Metall/Kunststoff
- **Antrieb:** Motor mit Schwungmasse wirkt über Schneckengetriebe auf alle Radsätze
- **Haftreifen:** Keine
- **Gewicht:** 116 Gramm
- **Ausstattung:** LED-Zweilicht-Spitzensignal, Henning-Sound, digitale SD-Rangierkupplungen, PluX-16-Schnittstelle
- **Preis:** 499,90 Euro



Für den Antrieb und beste Fahreigenschaften sorgt ein Mashima-Fünfpolmotor mit Schwungmasse. Im Führerhaus sind ein Decoder und dank Schallkapsel erstaunlich wirksamer Lautsprecher eingebaut.

Kunststoff-Einsätzen werden von LED realistisch erhellt. Daher ist der äußere Gesamteindruck des Modells tadellos.

Die Fahreigenschaften der Digital-Version geben ebenfalls keinen Anlass zur Kritik. Sehr leise gleitet die Lok von der Kriech- bis zur moderaten Höchstgeschwindigkeit über die Gleise. Nur verschmutzte Gleisstellen könnten das Fahrvergnügen einschränken, denn keiner der Radsätze weist ein Höhenspiel auf. Ein Pufferkondensator gehört leider auch nicht zur Ausstattung.

Der von der Modellbauwelt Matthias Henning stammende Sound im Zimo-Decoder vermittelt die reine Freude. Absolut realistisch zischt die anfahrende Lok, diverse Geräuschabfolgen sind hörbar. Pfeifen und Auspuffschlag klingen täuschend echt. Ganz wichtig ist die Funktionstaste F15, mit der das eingangs erwähnte, sehr geräuscharme Rangieren einer Dampfspeicherlok nachgeahmt werden kann.

Trotz hohem Preis: Das vollausgestattete Modell ist eine Empfehlung. □ *abp*



Eine bullige Erscheinung und zierliche Details zeichnen das teilweise aus Metall gefertigte Modell aus.

FOTOS: RAINER ALBRECHT



Beidseitig sind bei der digitalen Sound-Version die zierlichen und sehr gut funktionierenden SD-Rangierkupplungen eingebaut.



„Voldoende ruimte voor tulpenbollen“, so Rangierer Piet van Vliet.

Gbs-Güterwagen der Nederlandse Spoorwegen (NS) als H0-Supermodell von Exact-Train.

Wirklich exakt

Ob in den Vorbildern des zweiachsigen Großraumgüterwagens vom Typ Gbs früher wirklich Tulpenzwiebeln für den Export transportiert wurden, wissen wir nicht. Was allerdings feststeht, ist die Tatsache, dass dieses H0-Modell eine neue Qualitätsstufe im Programm von Exact-Train darstellt. Das mag auch an der Kooperation mit dem dänischen Hersteller McK liegen, von dem dieses Modell ursprünglich stammt. Die Gravur der Bretterfugen wirkt nicht übertrieben, die Lüfterklappen haben extra eingesetzte Verriegelungen. Auf bewegliche Türen wurde verzichtet, was der Modellumsetzung jedoch gut tut. Sämtliche Griffstangen bestehen aus stabilen Metalldrähten passenden Durchmessers. Die Bremsanlage wurde äußerst fein und vollständig nachgebildet. Die Radsätze besitzen RP25-Spurkränze und sogar eine Innendetaillierung der Radscheiben. Zierliche, vorbildentsprechende Federpuffer gibt es auch. Lackierung und Bedruckung sind tadellos. □ *A. Bergner*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Superdetailliertes Spitzenmodell; sauber lackiert und bedruckt; Radsätze mit niedrigen Spurkränzen; angemessener Preis*

KONTRA: –

BESTELLNUMMER: *EX20181*

PREIS: *45,90 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒☒



„Komm sofort runter!“ Das Wagen-Klettern ist auch in H0 gefährlich.

Von Hobbytrade wurden Modelle des dänischen IKA-Kühlwagens als H0-Neuheit vorgestellt.

Grenzenlos

Im innerdänischen wie auch im internationalen Verkehr waren die 90 von Scandia gebauten Eiskühlwagen im Einsatz. Sie wurden von den DSB in den Interfrigo-Pool eingestellt und trugen während der Einsatzzeit (1953 bis 1973) den entsprechenden dezenten Schriftzug. Das Hobbytrade-Modell gibt alle Charakteristika des Wagens sehr schön wieder: Am Dach sitzen zehn Flettner-Lüfter, die beim Vorbild gekühlte Frischluft über die unter dem Dach eingeschobenen Trockeneis-Stangen in den Laderaum bliesen. Zierliche Aufstiege aus Kunststoff sowie Geländer und Griffstangen aus Metall sind eingesetzt. Am Wagenboden erfreuen die Achsen der beiden Bremsumsteller und Lösezüge aus Draht sowie feine Radsätze mit niedrigen Spurkränzen und nachgebildeten Radscheibenbohrungen. Auch die Radlager sind hochdetailliert. Die Beschriftung entsprechend der Epoche III gibt keinen Anlass zur Kritik. Weitere Varianten, auch der Epoche IV, sind ebenfalls zu haben. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Maßstäblichkeit; Detaillierung und Beschriftung; Laufeigenschaften*

KONTRA: *In Deutschland nur schwer erhältlich*

BESTELLNUMMER: *HT 34073*

PREIS: *Zirka 40 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒◮

KOMPAKT

L.S. Models: Gaskesselwagen



Die Palette moderner und internationaler Güterwagen für die Spur N wurde um sehr schöne Gaskesselwagen ergänzt. Die Modelle, die in zahlreichen Varianten angeboten werden, glänzen durch feine Geländer an den Rangierbühnen und sehr schöne Nachbildungen der UIC-Y-Drehgestelle mit korrekt positionierten Bremsbacken. Die saubere Lackierung sowie die vollständige exakte Beschriftung tragen zum guten Gesamteindruck des Modells bei. □ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbildwahl; Detaillierung; Finish; Fahr- und Kuppeleigenschaften*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *76104*

PREIS: *91 Euro (UVP Zweier-Set)*

URTEILE: ☒☒☒☒◮



Der Düms 905 war die letzte Gepäckwagen-Neuentwicklung der DB.

Mit dem maßstäblichen H0-Modell des Düms 905 liefert Roco einen typischen Epoche-IV-Packwagen.

Gepäckträger

Viele Modellbahner, die sich den 70er- und 80er-Jahren bei der Deutschen Bundesbahn verschrieben haben, werden das neue, unverkürzte H0-Modell des wichtigen Gepäckwagens der Bauart Düms 905 sicherlich begrüßen. Der Aufbau des chromoxidgrünen Roco-Wagens gibt keinen Anlass zur Kritik, die Laderaumtüren sind präzise graviert und die Fenster mit den feinen Rahmen sitzen absolut bündig. Die Handgriffe sind als leicht montierbare freistehende Zurüstteile ausgeführt, die Beschriftung ist makellos. Wo viel Licht ist, ist leider auch etwas Schatten: Bis auf Batteriekästen und Bremsluftbehälter zeigt der Wagenboden keine besondere Durchgestaltung. Die Minden-Deutz-Drehgestelle stammen aus dem bekannten Formenfundus von Roco und sind nicht mehr die besten Nachbildungen dieser Standard-Bogies. Ein schönes Detail am Rande: Obwohl aus Kunststoff gefertigt, sind die Trittstufen sehr zierlich dargestellt, der Gitterrost zeigt sich sogar durchbrochen. □ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Sauber graviertes Gehäuse; lupenreine Beschriftung; passgenau eingesetzte Fenster*

KONTRA: *Schlichte MD-Drehgestelle; Wagenboden ohne Details*

BESTELLNUMMER: *64907*

PREIS: *54,90 Euro (UVP)*

URTEILE:



Drei von insgesamt acht Farbvarianten der neuen TT-„Ellos“.

Vom tschechischen Hersteller „VV model“ sind verschiedene Robur-Busse in TT lieferbar.

„Ello“-Busse

Von „VV model“ sind im Maßstab 1:120 inzwischen mehrere Konstruktionsvarianten des beim Vorbild hunderttausendfach gebauten Robur LO erhältlich: der LO 3000 als Reisebus und Kastenwagen sowie der LO 2002 mit Allradantrieb. Die Modelle zeichnen sich durch eine authentische Gestaltung in Bezug auf Form und Farbe, eine detaillierte Einrichtung und einen ebensolchen Fahrzeugboden aus, bei welchem sich der Allradantrieb erkennen lässt. Mit geätzten Außenspiegeln und Scheibenwischern ist die Detaillierung noch steigerbar, Geduld, Lupe und ruhige Hände vorausgesetzt. Die feinen Einstiegstritte hingegen sind bereits angesetzt. Lackierung und Bedruckung sind, von wenigen Unsauberkeiten abgesehen, präzise ausgeführt. Allerdings muss recht tief in die Tasche gegriffen werden. □ *oh*

UNSERE BEWERTUNG

5 Schluss-Signale:	**super**
4 Schluss-Signale:	**sehr gut**
3 Schluss-Signale:	**gut**
2 Schluss-Signale:	**befriedigend**
1 Schluss-Signal:	**noch brauchbar**

AUF EINEN BLICK

PRO: *Spiegel und Scheibenwischer als Ätzteile; Detaillierung*

KONTRA: *Vereinzelte Farbunsauberkeiten; Preis*

BESTELLNUMMERN: *32-15710, 32-15711, 32-15715*

PREIS: *36,95 Euro (UVP)*

URTEILE:

KOMPAKT

Kres: Agrarflugzeug Z-37A „Cmelák“ in TT

H0-Modellbahner dürfen sich schon einige Zeit an einem Kleinserienmodell des für die DDR-Landwirtschaft einst so typischen Sprühflugzeuges aus dem Hause Kres erfreuen. Dasselbe Flugzeug ist nun als Kunststoffbausatz auch für den Maßstab 1:120 lieferbar. Das Modell wurde sehr detailliert umgesetzt. Es stehen verschiedene deutsche und tschechoslowakische Varianten zur Auswahl. □ *ba*



AUF EINEN BLICK

PRO: *Großserien-Kunststoffbausatz; detaillierte Umsetzung; diverse lieferbare Decorvarianten*

KONTRA: *Preis*

BESTELLNUMMER: *33701*

PREIS: *29,90 Euro (UVP)*

URTEILE:



Sicher kein Schnäppchen für den Jung-Controller: Das Original existiert nur als rekonstruiertes Exemplar.

BoS präsentiert einen Mercedes-Benz 540 K für H0.

cW = 0,36

Vor drei Jahren wurde der Stromlinien-Versuchswagen aus dem Jahr 1938 für das Mercedes-Museum aus Einzelteilen und anhand von Original-Unterlagen rekonstruiert. Vom jungen Hersteller „Best of Show" (BoS) kommt nun die 1:87-Verkleinerung auf den Markt. Das Resin-Modell gibt die außergewöhnliche Form des Vorbildes treffend wieder. Die Kühlergitter sind nur aufgedruckt, wirken aber dennoch gut. ☐ *abp*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Maßstäbliche Ausführung; viele Details; gut wirkende Felgen; saubere Bedruckung*

KONTRA: *Beißender Geruch des Modells*

BESTELLNUMMER: *209763*

PREIS: *19,95 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒▲



Der perfekte Dienstwagen für das gehobene Management. Das meint auch die weibliche Begleitung.

Herpa bringt den aktuellen Porsche 911 Turbo in H0.

Blauer Blitz

Die Palette der 1:87-Nachbildungen von Edelsportwagen wird um ein weiteres Modell ergänzt. Diesmal ist der Porsche 911 Turbo (Typ 991) an der Reihe. Das Modell ist eine wohlproportionierte, fein detaillierte Nachbildung des überaus eleganten Originals. Auch der typische sportliche Heckspoiler des Turbos ist gut getroffen. Herausragend gut sind die Metallic-Lackierung und Bedruckung gelungen. ☐ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Vorbild perfekt getroffen; saphirblaue Metallic-Lackierung; gestochen scharf bedruckt; überzeugende Alufelgen-Imitation*

KONTRA: *Keine Kennzeichen*

BESTELLNUMMER: *038614*

PREIS: *14,50 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒▲

KOMPAKT

Busch: Slavia 12 HP Stationärantrieb für H0



Wie präzise und ausgereift 3D-Druck mittlerweile sein kann, lässt sich am neuen H0-Stationärmotor von Busch erkennen. Die mobile Antriebseinheit für größere land- und forstwirtschaftliche Geräte wurde unter dem Markennamen Slavia um das Jahr 1920 in Böhmen gefertigt. Das Modell ist gut detailliert, besonders die Aggregate und Wagenräder überzeugen. Die dreifarbige Lackierung ist ebenso gelungen. Die Räder sind sogar beweglich gelagert, die Anhängedeichsel kann gedreht und geschwenkt werden. ☐ *ba*

AUF EINEN BLICK

PRO: *Konturenscharfer 3D-Druck; Detaillierung; schöne Farbgebung; bewegliche Räder*

KONTRA: *Leichte Druckschraffur*

BESTELLNUMMER: *59903*

PREIS: *23,49 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

KOMPAKT

NOCH: Mächtige Birken und Eichen für H0

Umgerechnet 16 Meter hoch wären die jeweils 19 Zentimeter hohen Modellbäume für die Baugröße H0 und damit längst nicht ausgewachsen. Trotzdem hinterlassen Eiche und Birke einen imposanten Eindruck. Leider stören Kleberreste im Eichen-Geäst. Die Belaubung mit Nachbildung kleiner Blätter wirkt gut, sollte aber mit Haarspray/Fixativ gesichert werden, sonst bröselt das Blattwerk schnell ab. ☐ *abp*



AUF EINEN BLICK

PRO: *Realistische Größe; gute Wirkung der Belaubung*

KONTRA: *Kleberreste; Lackierung teilweise unvollständig*

BESTELLNR.: *21761/21641*

PREIS: *11,99/ 10,99 Euro (UVP)*

URTEILE: ☒☒☒☒

Der niederländische „Modelspoorclub Veluwezoom" baute eine seiner H0-Ausstellungsanlagen mit romantischen deutschen Motiven und schwimmt damit im

Hauptstrom

Nur 20 Kilometer sind es von der niederländischen Kleinstadt Dieren bis zur Grenze nach Deutschland. Noch näher liegt eigentlich nur der Nationalpark „Veluwezoom", einer der ältesten im Land, nach dem sich der örtliche Modellbahnverein vor nun 37 Jahren benannt hat. Hat es mit der Grenznähe zu tun, dass sich der Club mit deutschen Modellbahnmotiven beschäftigt? Das will ich von Ronald Heijne wissen, dem Leiter einer der vier Arbeitsgruppen im Verein, welche sich um die Deutsche-Epoche-III-Anlage kümmert: „Viele unserer älteren Mitglieder haben den Dampfbetrieb zum Beispiel noch in den Grenzbahnhöfen Hengelo oder Arnheim erlebt. In den Niederlanden war damit schon in den 50er-Jahren Schluss, doch die deutschen Dampfloks kamen noch lange über die Grenze", meint Heijne und erinnert sich: „Außerdem war die Auswahl an holländischen Modellen lange Zeit sehr überschaubar." So haben sich viele Modellbahner in den Niederlanden fast traditionell dazu entschlossen, nach deutschen Vorbildern zu bauen. „Oder nach Schweizer Motiven", ergänzt Heijne und denkt an die Vereinsgeschichte und den Modulbau in den Anfangsjahren zurück: „Wir haben zu Beginn natürlich Absprachen und Festlegungen getroffen. Doch nicht alle unserer Mitglieder haben sich daran gehalten. So standen plötzlich Module mit amerikanischen oder französischen Motiven im Clubraum oder eines mit Leuchtturm. Auch einige Schweizer E-Loks fuhren eines Tages herum."



Bundesbahn in der Epoche III: Die Niederländer nutzen gerne das vielfältige Angebot der Modellbahnindustrie, hier einen VT25 von Liliput.



Eine Anlagenseite wird von einem vielgleisigen Güterbahnhof dominiert. Die Straßenbrücke sowie der Anlagenhintergrund aus Halbreliefgebäuden und Kulisse runden die Szene ab.

Man bildete dann Arbeitsgruppen, die jeweils unterschiedliche Interessen verfolgen konnten. Aus dem Impuls mit den E-Loks entwickelte sich die erste Ausstellungsanlage des Vereins mit einem deutsch-schweizerischen Grenzbahnhof. Irgendwann waren jedoch die Tage dieser Anlage gezählt, mittlerweile wird in einer der Arbeitsgruppen an einer neuen

Eine deutsch-schweizerische Anlage machte den Anfang

Schweiz-Anlage gebaut. Doch was tun mit dem alten Grenzbahnhof? „Ich habe das meiste einfach abgebaut, die Oberleitung, das Empfangsgebäude, die Schweizer Signale", erinnert sich Heijne. Heute dienen diese Module als Endbahnhof der Bundesbahn-Anlage der Epoche III. Auf der Inter-

modellbau 2016 in Dortmund war von diesem Umbau-Bahnhof jedoch nichts zu sehen, denn 17 der insgesamt 37 H0-Module mussten zu Hause bleiben.

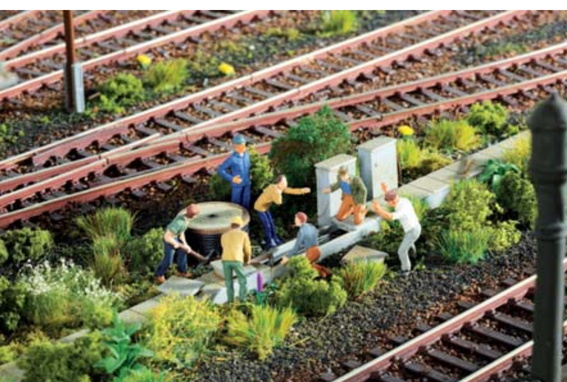
Doch auch die 20 ausgestellten Teilstücke der kompakten Anlage können auf ganz unterschiedliche Geschichten zurückblicken: „Das Modul mit dem alten Vollmer-Stellwerk (Bild Seite 87) ist unser ältestes Stück. Das hat noch mein Vater gebaut, und ich halte es in Ehren", sagt Heijne. Der Vater war einst Gründer des Vereins und hatte dem Sohn die Modellbahn-Begeisterung in die Wiege gelegt: „Er baute nach US-Motiven und hat mir auch die typischen amerikanischen Bauweisen und Herangehensweisen an das Hobby gezeigt." Die ersten Gleise (Code 83) auf den Modulen stammten daher auch von der US-Firma Railcraft, schlanke Weichen lieferte Shinohara. Die alten Module werden jedoch immer wieder verbessert, vor allem die Begrünung muss regelmäßig mit moderneren Produkten erneuert werden. „Sonst würde unsere Anlage bald unansehnlich werden und alles nur in Grau- und Brauntönen erscheinen. Gleich nach der Ausstellung in Dortmund habe ich das Stellwerk-Modul wieder gesäubert", berichtet Heijne. Der Güterbahnhof am gegenüberliegenden Anlagenende und auch die angrenzenden Module wurden allerdings erst in den letzten fünf Jahren gebaut. „Vom Güterbahnhof fehlt aber noch eine Hälfte. Die einfache Wende-



Nach hinten geht es weiter, wenn auch nur zweidimensional: Ein kleiner Bildausschnitt hinter dem Stadttor deutet an, wie es hinter den Stadtmauern vielleicht aussehen könnte.



An den Güterbahnhof grenzt ein kleines Bw an. Die Hintergrundkulissen sorgen für einen angenehmen und stimmigen Gesamteindruck der Anlage, auch wenn perspektivisch, je nach Blickwinkel, nicht alles zusammenpasst.



Kabelarbeiten in H0: Zahlreiche Details sind links und rechts der Gleise zu entdecken.

schleife in Dortmund war nur ein Provisorium, zwei weitere Module sind noch im Bau." Das Stellpult zeigt aber schon den endgültigen Gleisplan, technisch funktioniert bereits der gesamte Bahnhof. „Die blauen Schalter in der Mitte zeigen in etwa die Trennung," erklärt Heijne. „Mit diesen Schaltern werden, je nach Weichenstellung, auch die Fahrregler zugeordnet." Die ganze Anlage wird noch analog gesteuert. Mittels Z-Schaltung lässt sich jeweils einer der vier vorhandenen, farblich gekennzeichneten Fahrregler einem Gleisabschnitt zuordnen. Dazu dienen die im Bild unten erkennbaren Drehschalter.

Analoge Steuerung mit Z-Schaltung

„Alle unsere anderen Clubanlagen laufen schon digital. Doch bei der Epoche-III-Anlage ist die Umstellung schwierig, weil wir zum Beispiel das ganze Zubehör mit gemeinsamer Masse verdrahtet haben." Da hilft nur eine weitgehende Neuverkabelung, und das bedeutet hohen Aufwand, was eigentlich einem der Grundprinzipien beim Bau dieser Anlage widerspricht. „Ich versuche, möglichst sparsam zu bauen. Als es um das neue Modul mit der malerischen Altstadt über dem Haltepunkt ging, meinten die Kollegen: Oh, das ist zu teuer! Doch ich habe auf Börsen nach alten und günstigen Bausätzen gesucht, für zwei oder drei Euro. In der zweiten Häuserreihe stehen dort sogar alte, auch ganz billige N-Gebäude." Wichtig ist für Heijne, dass farb-



Ganz ohne Digitalsystem: Zwei Steuerpulte ermöglichen eine einfache Bedienung, hier des Güterbahnhofes. Sieben Drehschalter dienen der Gleis-Zuordnung zu den vier Fahrgeräten.

ANLAGEN-STECKBRIEF

- **H0-Ausstellungsanlage in Modul- und Segmentbauweise**
- **Maße:** Zirka 8,5 x 7 Meter
- **Erbauer:** Modelspoorclub Veluwezoom
- **Bauzeit:** variierend
- **Epoche:** III
- **Gleislänge:** 60 Meter, 20 Weichen
- **Fahrbetrieb:** analog mit Blocksicherung
- **Gleismaterial:** RocoLine
- **Rollendes Material:** Fleischmann, Roco, Liliput, Piko u.a.

lich alles zusammenpasst und natürlich wirkt. Dann fällt auch der in vielen Fällen etwas zu klein geratene Maßstab nicht so ins Auge. „Wichtig ist der Gesamteindruck, dann kann ich auch 1:100-Häuser verwenden, wie zum Beispiel hinter dem Durchgangsbahnhof."

Von seinem Vater hat Heijne nicht nur das Stellwerk-Modul, sondern auch die Fertigkeit des Alterns geerbt. Verwendet wird nicht die sonst oft dazu eingesetzte

Gealterte Fahrzeuge sind das Salz in der Suppe

Airbrush-Pistole, sondern es kommen Pulverfarben und die sogenannten Washes zum Einsatz. „Sonst gelangt der Schmutz nicht dahin, wo er hingehört, nämlich in die Ritzen und Vertiefungen", meint Heijne. Die Ausstellungsanlage profitiert von den vielen gealterten Zuggarnituren. „Man muss allerdings sehr vorsichtig mit den gealterten Modellen sein, man darf sie eigentlich nur an den Puffern anfassen, denn die Pulverfarben greifen sich schnell ab. Ein schützender Mattlack würde den lebendigen Effekt der Farben zerstören."

Wichtig für die lebendige Wirkung ist auch eine gute Beleuchtung: „Für Dortmund haben wir ein neues System mit LED-Leuchten eingeführt. Wieder mit geringen Kosten, aber mit sehr gutem Effekt", freut sich Heijne. Vor einiger Zeit wurde auch die Bedienweise der Anlage geändert. Anlass waren die höheren Hintergrundkulissen, die überwiegend mit Motiven von JOWI gestaltet wurden. Die Stellpulte und Fahrregler sitzen nun außen an der Anlage. „Für den Kontakt mit dem Publikum ist das viel besser. Viele Vereine igeln sich im Inneren der Anlagen ein, das wol-



Aus- und Einfahrt des Güterbahnhofes sind schon mit Lichtsignalen gesichert. Die V 100 passiert mit ihrem gemischten Güterzug die bekannte Brauerei aus dem Faller-Sortiment.

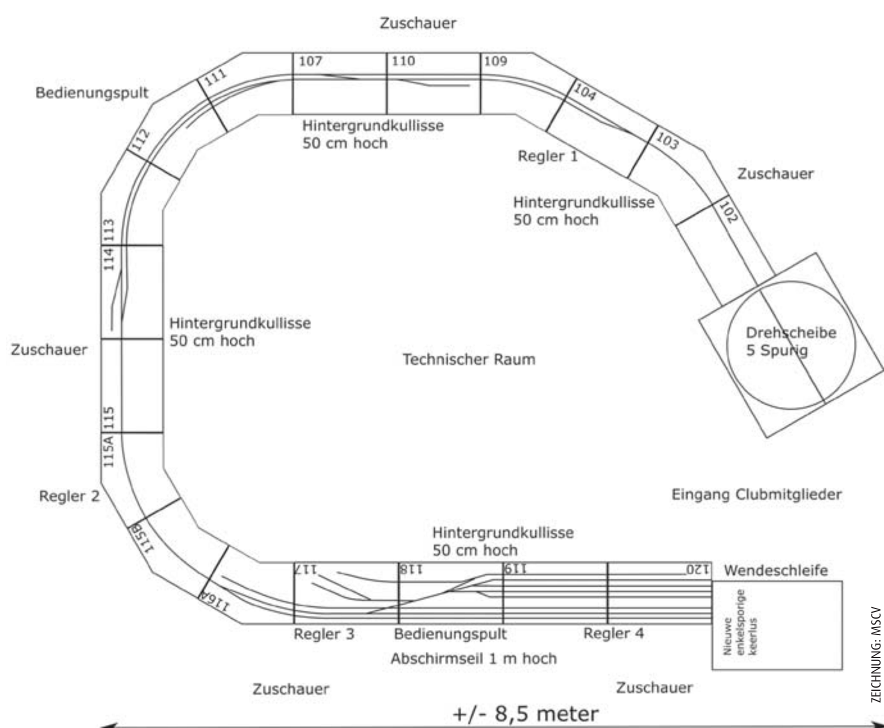
Unterhalb der malerischen Altstadt liegt ein kleiner Haltepunkt, in den die Fleischmann-91 gerade mit ihrem Personenzug einfährt.

Als Empfangsgebäude für den kleinen Durchgangsbahnhof einer Kleinstadt dient der farblich leicht abgewandelte Faller-Bausatz „Schwarzburg“.

len wir nicht.“ So können die Besucher ihre Fragen und Kommentare sehr direkt anbringen. Heijne erinnert sich zum Beispiel an Folgendes aus Dortmund: „Ist das Märklin? Nee. Dann gehen wir weiter.“ Andere Besucher sind interessierter und bleiben gar eine volle Stunde an der Anlage. „Für die geduldige Beantwortung aller Fragen zum Altern hat sich der Mann dann mit einer Tasse Kaffee bedankt. Das hat mich schon gefreut.“ Insgesamt sei das Publikum in Dortmund fachkundiger, aber auch vorsichtiger als bei mancher Ausstellung in den Niederlanden. „Hier haben wir das erste Mal auf eine Absperrung verzichtet, wie sie in Holland immer notwendig ist.“ Sehr zufrieden ist der Verein auch mit der Organisation auf der Intermodellbau durch den MOBA. Es ist also nicht ausgeschlossen, das „Veluwezoom“ wieder einmal in Dortmund zu Gast sein wird, sei es mit der Epoche-III-Anlage oder einer anderen. Auch die kleinere Epoche-II-Bahn des Clubs wurde kürzlich renoviert, außerdem plant beziehungsweise baut man an einer N-Anlage sowie einer H0-Welt der Epochen IV bis V, wieder mit deutschen Motiven. Informationen, wenn auch auf holländisch, und viele Bilder zu den Anlagen und Aktivitäten findet man auf der Website: www.mscv.nl □ *Andreas Bauer-Portner*



Fünf Abstellgleise mit zirka 140 Zentimetern Länge bietet der als große Drehscheibe ausgeführte Abstellbahnhof, der für alle einsehbar aufgebaut wurde.

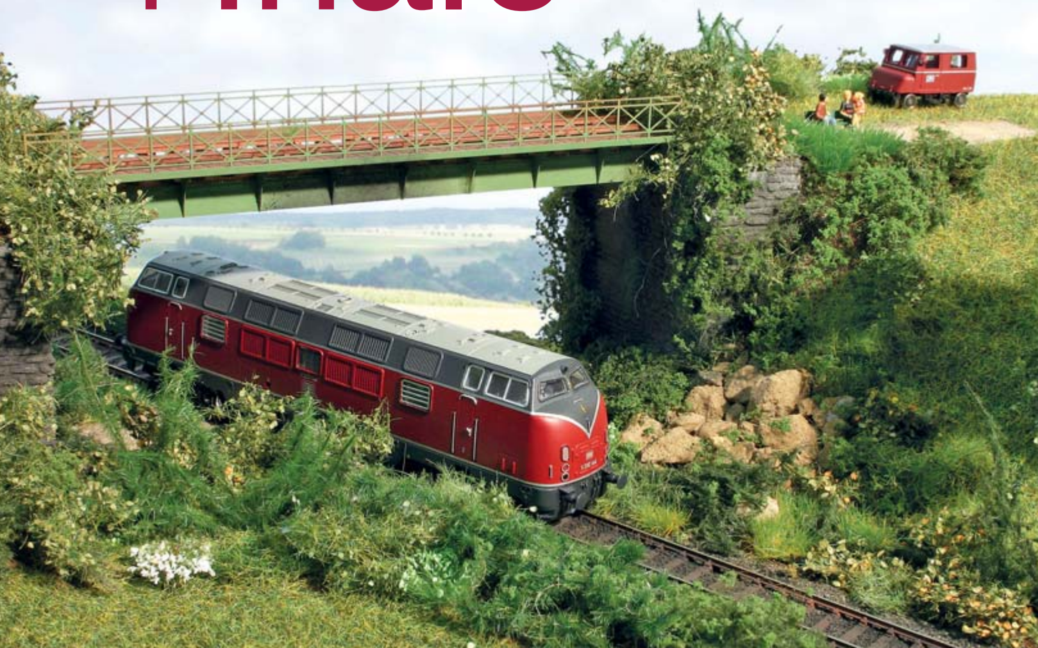


Aus 20 Modulen und Segmenten bestand die Ausstellungsanlage auf der Intermodellbau 2016 in Dortmund. An den Streckenenden sorgten Zugspeicher für betriebliche Abwechslung.

FOTOS: FRANK ZARGES

Die gealterte 23 verlässt mit ihrem Eilzug soeben den eingleisigen Streckenabschnitt, der sich an den Drehscheiben-Zugspeicher anschließt.

Romantik-Finale


FOTOS: BILDERPOOL MRG-VERANSTALTUNGEN

Vom 1. bis 4. Oktober 2015 traf sich der alte Freundeskreis letztmalig geschlossen in Markelsheim. Horst Michael Hoferichter hat kaum mehr Kurse nötig, wie sein N-Schaustück beweist.

Ein Jahrzehnt währte der alljährliche Wiederholungszyklus in Markelsheim. Nun verlässt jene legendäre Meisterklasse der Seminarfreunde die Stätte – kein Ende, sondern Neubeginn.

Schon das Wort Seminarfreunde umreißt, was hier im Laufe der Zeit entstanden ist: nämlich eine Art Verein mit sozialem Gefüge. Einerseits war dies eine wunderbare Sache, in der Tat eine echte Modellbauer-Meisterklasse. Andererseits hatte sich das Konzept immer weiter von der ursprünglichen Idee breit gefächerter Basis-Kurse mit dem gesetzten Hauptziel, möglichst viele Einsteiger kreativ zu inspirieren, entfernt. Höchste Eisenbahn, die Reset-Taste zu drücken.

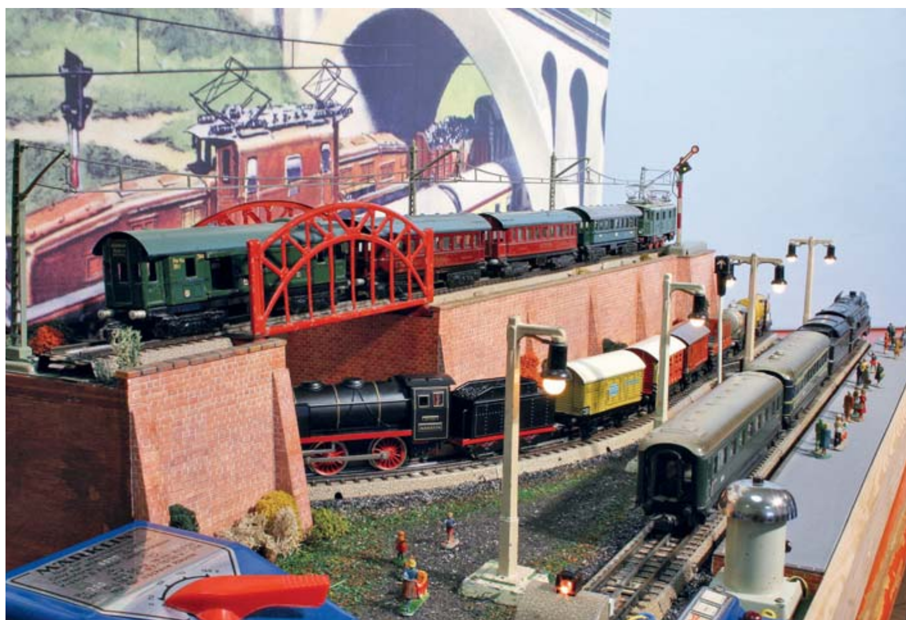
Zugegeben, schon seit Jahren spukte mir der Gedanke durch den Kopf, einen radikalen Schnitt zu wagen. So sehr mir die Seminarfreunde ans Herz gewachsen sind, so wenig haben diese aus fachlicher Sicht überhaupt noch eine Fortbildung nötig.

Stets mit Erfolgserlebnissen untermauerter Fortbestand

Längst agiert man auf Augenhöhe. Freunde, welchen man im Grunde nur noch ganz vereinzelt letzte modellbauerische oder künstlerische Feinheiten zeigen kann, für einen Kursus zur Kasse zu bitten, schafft weder ein gutes Gewissen noch befriedigt es die persönlichen Ansprüche.

Klar, Erfolgserlebnisse boten stets die herrlichen Ergebnisse und untermauerten den Fortbestand. Das Seminar hatte sich eigendynamisch zum völlig freien Bastel- und Wohlfühltreffen entwickelt, wobei sich eigentlich Nebensächliches im Laufe der Zeit klammheimlich zunehmend in den Vordergrund schob. Jahresausflüge wurden organisiert, die Frage, wer genau welchen Kuchen mitbringt, sorgte für rege Korrespondenz, Geburtstage wurden begangen, die Bastelaktivitäten bis tief in die Nächte ausgedehnt. Seit einigen Jahren kochten mittags sogar Teilnehmer reihum für alle, auch dies hatte man – wie in einem Verein – demokratisch beschlossen. Nicht nur ich gewann zunehmend den Eindruck, dass eigentlich vieles aus dem Ruder gelaufen war.

Schon fast als Fügung könnte man daher im Nachhinein bezeichnen, dass 2015 ein heftig aufkeimender grippaler Infekt mir selbst eben jene Motivation nahm, die



Authentischer Romantik-Exkurs in Sachen Modellbahn: Andreas Götz, ebenso Meister aktuellen Modellbaus, inszenierte Märklin-Nostalgie.



Das Ende der alten Romantik, Relikte aber bleiben – wie in Markelsheim: Dr. Gerhard Paprotts Bahnsteig wird modernisiert. Er selbst leitet seit Jahren eine Modellbau-Gruppe in Leverkusen.



Bravouröses Debüt: Dr. Volker Löcklin zauberte Frankreich-Flair mit Picasso-Triebwagen.

für die vorherigen Seminare stets der treibende Motor zum Erfolg gewesen ist. Ein Anfänger-Workshop hätte eindeutig abgebrochen werden müssen, das zehnjährige

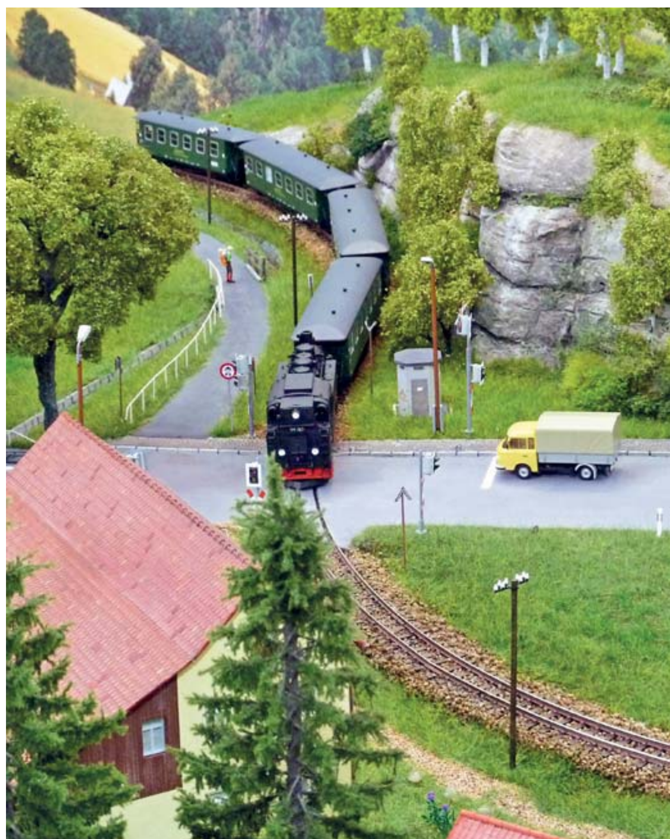
Zum zehnjährigen Bestehen schicksalhafte Entwicklungen

Bestehen im gewohnten Kreis wurde aber trotz schlechter Verfassung durchgezogen. Die daraus resultierende Passivität hat man anschließend mit Recht kritisiert – somit bot sich auch die denkbar beste Gelegenheit, allgemeine Grundsatzfragen aufzuwerfen und wieder konsequent an den organisatorischen Stellschrauben zu drehen. Der alljährliche Wiederholungszyklus wurde unterbrochen, denn eine generelle Neuordnung erschien unabdingbar.

Indes wurde nicht nur das Gesamtkonzept, sondern auch der persönliche Bezug zum Thema Modellbau komplett überdacht, denn einiges hat sich hier seit 2005 auch im eigenen Innern verändert. Letztlich kam ich aber zu einem klaren Schluss, wie es weitergehen soll: „Back to the Roots“ lautet hierbei das simple Motto.

Frischer Wind, Beschränkung aufs Wesentliche und das Ausfeilen gelehrter Techniken sollen nun bei den Nachfolge-Workshops wieder im Vordergrund stehen – und so ab 2016 vor allem Neulinge und Nachwuchs nach Markelsheim einladen. Mehr dann direkt im Anschluss an diesen Beitrag.

So vielfältig wie 2015 hatten sich die Ergebnisse noch nie gestaltet, denn das Thema „Eisenbahn-Romantik“ bescherte den bastelnden Seminarfreunden nochmals ein Höchstmaß an interpretatorischem Freiraum. Und jene Möglichkeit kostete der eingeschworene Reigen auch vollauf aus, wie die auf diesen Seiten vor-



Torsten Sauer und Kerstin Nitsch bauten einen Bahnübergang kurz vor Oybin nach. Die tollen Ampeln stammen von Norbert Fieke (www.modellbahnwerk.de).



Hier sieht man Dr. Volker Löcklin zu Beginn, die Mühe bei der Gleisverlegung lohnte sich.

gestellten Beispiele (aus Platzgründen können wir diesmal leider nicht alle Werke zeigen) deutlich erkennen lassen. Schließlich schaut emotionale Eisenbahn-Romantik für jeden Menschen ein wenig anders aus, weil sie in der Regel eng mit subjektiven Erinnerungen verbunden ist.

Brigida und Michael Walter, wir haben sie im letzten Heft in Verbindung mit dem Arzviller-Diorama vorgestellt, setzten diesmal den Bahnhof Bad Wimpfen sowie eine pittoresk anmutende Nebenbahn-Szene mit Wasserfall um, selbstverständlich in der gewohnten Qualität. Möglicherweise werden zu diesen Dioramen später noch Extra-Beiträge folgen. Romantik am Rhein interpretierte Jürgen Betzin aus Schriesheim, während der Hamburger Rolf Kollatsch seinen Güterbahnhof mit einem alten Bockkran ausstattete – und nebenbei übrigens auch Labskaus für alle kochte.

Jenny Hoferichter aus Groß-Zimmern inszenierte eine Kirche nebst Hochzeitsgesellschaft auf einem felsigen Hügel, Hartmut Dieterich aus Owingen baute an seiner romantischen Burg weiter. Die Bad Mergentheimer Hanspeter und Fabian Fernkorn siedelten ihr wie immer bestens komponiertes Diorama, das ein typisches Bahnwärterhaus mit umliegender Landschaft zeigt, diesmal in Frankreich an. Für den Russland-Fan Wolfram Schinkoreit aus Wald-Michelbach geht das Thema Eisenbahn-Romantik freilich mit einem ganz besonderen Charme einher, welchen seine fein detaillierte russische Besandungsanlage auch reichlich verströmt.

Irgendwie passen Thematik und organisatorischer Einschnitt nun ja sogar zusammen, denn ebenso bei der gleichnamigen Fernsehsendung gibt es dieses Jahr mit dem Ausscheiden des langjährigen Moderators Hagen von Ortloff einen solchen. Und auch beim Markelsheimer Seminar war die Eisenbahn-Romantik-Lok 99 633 als KM1-Modell zu Gast. An dieser Stelle

Eisenbahn-Romantik-Lok und Neuordnungs-Parallelen

hierfür nochmals mein herzlichstes Dankeschön an Sven-Oliver Hauber und Andreas Götz für Leihgabe respektive Transport.

Den herrlichen Anblick dieser Lok sowie tiefere Einblicke in das Seminar 2015



Charme des Morbiden: Modellbau-Künstler Günter Cremer reflektierte gekonnt Ostblock-Flair.



Meisterhafte Sommer-Bahnromantik mit Kühen: Nur oben rechts streift eine Nebenbahn Karin Betzins lauschigen H0-Badesee.



Der Jüngste: Julian Hoferichter ist der Sohn Horst Michaels. Er bastelte dieses kleine Feldbahn-Diorama, das sich sehen lassen kann.



Modellbau der Superlative in Nenngröße N praktiziert Fritz Seibert. Die Eisenbahn-Romantik inszenierte er urban mit einem Hinterhof-Biergarten.



Matthias Hess verschrieb sich der Ära zwischen den beiden Weltkriegen und bietet dem Betrachterauge ein Höchstmaß romantischer Elemente.

gibt es übrigens auch im Youtube-Video #kunstmichiworld 032. Vielleicht wird der eine oder andere das hier im Heft Geschilderte ein wenig nachfühlen können, doch ganz sicher jene besondere Stimmung, welche seit jeher den einzigartigen Reiz ausmachte... Zumindest in diesem rund 20-minütigen Video ist sie trotz Krankheit noch vollauf zu spüren, meine ich. Letztlich bin ich aber sehr zuversichtlich, dass sie sich auch bei den neuen Workshops wieder auf ähnliche Weise einstellen wird!

Die bisherigen Seminarfreunde sollten sich jedoch keineswegs ausgebootet fühlen: In Zukunft, wenn vielleicht irgendwann der eigene Mehrzweckraum im lange geplanten Kreativzentrum zur Verfügung steht, wollte auch ich die Idee regelmäßiger Fortgeschrittenen-Basteltage gerne wieder aufgreifen – dann aber wirklich offiziell unter dieser Flagge. Die Hoffnung stirbt zuletzt. 2016 trifft sich die alte Markelsheimer Garde nun aber unter der Regie von Seminar-Urgestein Torsten Sauer sowie Kerstin Nitsch und Michael Walter zum Basteln unweit von Bad Salzungen.

Fortgeschrittenen-Treffen auch in Markelsheim denkbar

Einige wenige, die nicht nach Thüringen fahren möchten, werden weiterhin in Markelsheim mitmischen und mich sicherlich beim Neustart unterstützen. Damit dieser auch im Hinblick auf kreativen Nachwuchs gelingt, dürfen alle, natürlich auch sämtliche Leser, die Daumen drücken! Freuen wir uns nun gemeinsam auf die Reform der Markelsheimer Modellbau-Seminare, die fortan MRG-Kreativ-Workshops heißen werden. □ *Michael Robert Gauß*



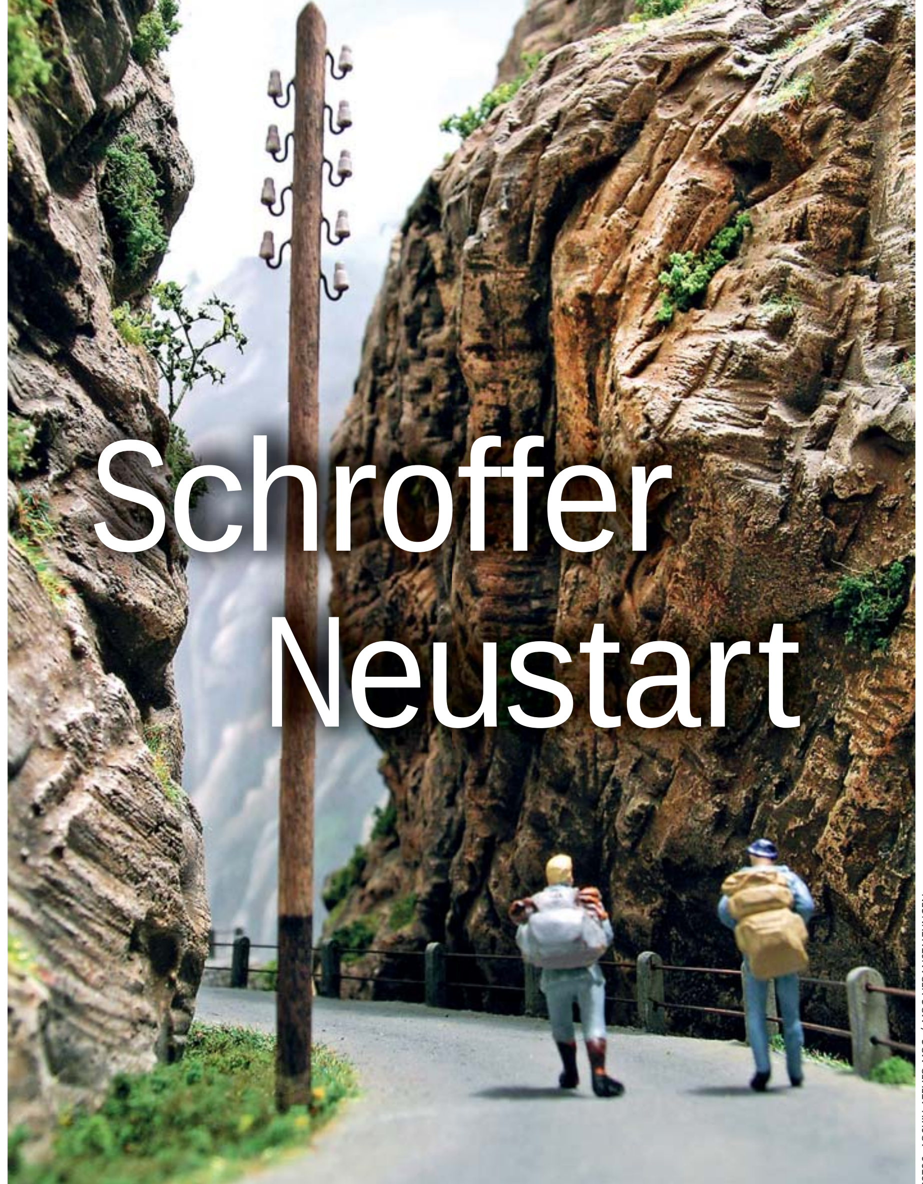
Das obligatorische Gruppenbild der alten Garde vor dem evangelischen Gemeindehaus in Markelsheim, links im Hintergrund ist diesmal auch der prägnante Glockenturm zu sehen. Trotz des Neustarts 2016 bin ich mir fast sicher, es wird auch im Taubertal ein Wiedersehen geben!



Horst Hoferichter sen. zählt zu den Meistern detailreicher Szenen. Diesmal schuf er den Garten eines Bahn- und Romantik-Fans.

Schroffer Neustart

Nicht nur Einsteiger sind zum ersten MRG-Kreativ-Workshop, der vom 1. bis 3. Oktober 2016 im Weinort Markelsheim stattfindet, sehr herzlich eingeladen! Thema: Felsen-Gestaltung.



FOTOS: ARCHIV ATELIER MRG / MRG-VERANSTALTUNGEN

Felsen-Gestaltung gilt generell als heiliger Gral des Landschaftsmodellbaus. Wir zeigen 2016 nicht nur (wie 2005) die klassische Gips-Methode, sondern betreten auch Leichtbau-Neuland.

Immerhin der Nachfolger jener erfolgreichen Seminarreihe darf er werden, der neue Kreativ-Workshop. Einiges wird anders, so beispielsweise die Vorteile für junge Teilnehmer sowie die sinnvolle Fixierung auf eine bestimmte gestalterische Thematik. Freie Entfaltung in kreativer Atmosphäre bleibt aber trotzdem möglich.

Am 1. Oktober 2016 ab 9.00 Uhr trifft man sich im evangelischen Gemeindehaus auf dem Markelsheimer Engelsberg zum Aufbau, um 10.00 Uhr beginnt der

Anmeldung per Mail oder Telefon:
mrg-mail@gmx.de / 07931-2412

Workshop – wie auch an den Folgetagen. Dieses Jahr steht der Felsenbau in verschiedenen Techniken, vom klassischen Gips-Felsen (in Abguss und Eigengravur) bis zu modernem Leichtbau, auf der Agenda.

Jeder Teilnehmer baut auf Basis einer vor Ort gestellten Hartschaumplatte ein kleines Übungsdiorama. Um 18.00 Uhr endet täglich das Programm, das sich als kreativer Wechsel zwischen Vorführung und Hilfestellung langjährig bewährt hat.

Alle Abende stehen zur freien Verfügung. In Markelsheim gibt es reichlich Gastronomie und Fremdenzimmer, die Ortsverwaltungsstelle ist unter Telefon 07931-2610 (werktags 8.00 bis 12.00 Uhr) gerne bei der Unterkunftsbeschaffung behilflich. Die Übernachtungskosten sind also nicht in der Kursgebühr enthalten, jedoch pro Teilnehmer zwei belegte Brötchen zur Mittagszeit (wahlweise Wurst oder Käse). Alkoholfreie Getränke können im Kursraum erstanden werden, die Option des eigenständigen Kaffee- oder Teekochens besteht. Für den Eigenbedarf mitgebrachter Kuchen und zusätzliche Verpflegung sollte möglichst ohne Kühlung auskommen.

Die angesichts der gebotenen drei Tage noch immer sehr günstige Kursgebühr beträgt insgesamt 220 Euro, wobei es für Abonnenten einer Zeitschrift der VGBahn oder Eisenbahn-Romantik-Clubmitglieder pro Person maximal 10 Euro Nachlass gibt. Absolutes Novum: Zusätzliche 10 Euro Rabatt gewährt man nun generell allen Modellbauern, die jünger als 25 Jahre sind. Weitere organisatorische Details finden sich unter www.michael-robert-gauss.de (Teilseite Seminare und Kurse) sowie in den AGB, die man dann im Zuge der Anmeldung erhält. ☐ *Michael Robert Gauß*



Diese Felsen wiegen nur wenige Gramm: Zwar schauen sie aus wie Stein oder gekonnt bearbeiteter Gips, bestehen aber nur aus oberflächenveredeltem Hartschaum. Wie's geht, erfährt man Anfang Oktober in Markelsheim, gelegen im Taubertal bei 97980 Bad Mergentheim.

Null-Eins – Mythos auf deutschen Gleisen

€ 29,95
Best.-Nr. 5103



Null-Eins – diese Zahlenkombination steht für einen Mythos auf deutschen Schienen. 01 – so nannte 1924 die junge Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ihre erste Einheits-Schnellzuglokomotive. Diese DVD-Box stellt alle Varianten der berühmten 01 vor: 01 150, 01 509 und die Neubaukessel-01 der DB. Ausführliche technische Schilderungen sind ebenso selbstverständlich wie herrliche Einsatzbilder und seltene historische Szenen. Mitreißende Geschichten von alten 01-Lokführern runden das ausgiebige Filmerlebnis ab.

Gesamtlaufzeit 295 Minuten





Eisenbahn-Romantik-Video-Express
Das tolle Unterhaltungspaket

Inzwischen hat Hagen von Ortloff die 138. Folge der erfolgreichen Serie Video-Express vorgestellt. Dieser DVD-Videofilm (Laufzeit ca. 150 Minuten) bildet zusammen mit der farbigen Zeitschrift ZÜGE ein einzigartig spannendes und informatives Paket – und das zu einem besonders attraktiven Preis!

Diese Zeitschrift: Ludmilla: unverwüstlich • Flughöhe null: Mit den Modellen von Märklin und Trix kommen besondere Züge auf die H0-Anlagen • Schrott – Stahl: Ladegüter, die man kaufen oder auch ganz einfach selber machen kann

Diese DVD: V 200-Treffen • 91 134 und 86 333 • 50 3616 auf der Aussichtsbahn • Letzter Rodelblitz mit 41 • Rheingold-Lok E 10 1309 • Ersatzzüge für National-Express • Mottenkiste: Dampf im Erzgebirge • Erinnerungen an Günter Meyer • **Bonus: VE 68**

Video-Express plus ZÜGE im Set • Bestell-Nr. 8138 • € 15,95

Im Abo nur € 76,50 pro Jahr (6 Ausgaben)

Der 59. Bundesverbandstag des BDEF


FOTO: STEFAN ALKOFER

Die diesjährige Mitgliederversammlung fand im Straßenbahnmuseum der KVB statt.

Der Vorstand des Verbandes hatte zum 59. Bundesverbandstag in die Domstadt Köln eingeladen und wie in allen Vorjahren waren mehr als 100 Mitglieder und Nichtmitglieder gefolgt. Ein buntes Programm sowie sonniges und warmes Wetter erwartete die Teilnehmer neben der obligatorischen Delegiertenversammlung. Petrus scheint eben doch ein Kölner zu sein.

Die ersten Teilnehmer trafen am Mittwochnachmittag ein, eine nicht geringe Zahl von ihnen war gespannt, abends die Meisterwerke des „Modellbau Team Köln" unter der Leitung von Hartmut Groll im alten Stellwerk in Köln-Mülheim persönlich in Augenschein zu nehmen.

Mit mehr als 120 Teilnehmern fand die so genannte kleine Rundfahrt am ersten Tag, dem 5. Mai 2016, großes Interesse. Sie stellte ein besonderes Erlebnis dar, führte sie doch über Gleise, Brücken und in Einrichtungen, die der normale Reisende sonst nicht zu Gesicht bekommt. Mit dem dreiteiligen MAN-Schienenbus der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) ging es vom Kölner Hauptbahnhof vorbei am Betriebshof Deutz, der Heimat der dieselgetriebenen Nahverkehrszüge, weiter in den Güterbahnhof Köln-Kalk. Der Hafen Deutz, die fast nur von Güterzügen befahrene Südbrücke und die Anlagen in Köln-Eifeltor waren die nächsten Ziele, ehe auf die Gleise der „Häfen und Güterverkehr Köln" (HGK) in Brühl-Vochem gewechselt wurde. Hier standen Hafen- und Industrieanlagen in Godorf und Wesseling zur Besichtigung an sowie ein Stück der Stadtbahnstrecke der Linie 16 bis Hersel. Nach einem Halt mit Imbiss im „Alten Bahnhof Frechen" und der Rückfahrt über den Stadtwald, Bickendorf und Nippes endete die Rundfahrt wieder im Hauptbahnhof.

Am Freitag konnten die Teilnehmer im Lauf des Vormittags entweder an einer Rundreise als Drei-Brückenfahrt mit einem Gliederzug der Baureihe 4000 der Kölner Verkehrsbetriebe, tatsächlich dem Ersten der Serie, teilnehmen oder ihr am Vorabend im Forum Verkehrspolitik erworbenes Wissen durch Besuch einiger Brennpunkte des Bahnknotens Köln ergänzen.

Die traditionelle große Rundfahrt am Samstag führte in den Nationalpark Nordeifel nach Hellenthal. Wenn es sich nicht bereits vorher herumgesprochen hätte, wäre der Anblick des in den Hauptbahnhof einfahrenden „Rheingold" zumindest in die Rubrik „seltsam" gefallen. Durch den Ausfall der bestellten Lokomotive der Baureihe 213 sah man sich gezwungen, als Zugfahrzeug eine V 60 zu stellen. Dennoch verlief der erste Teil der Fahrt ohne Probleme über Düren und Zülpich bis Mechernich, wo ein technikbedingter Zwangsaufenthalt eine deutliche Verspätung gegenüber dem ursprünglichen Zeitplan erbrachte. Vor Gemünd erwartete die Mitfahrer eine Besonderheit, die es bei einer Normalspur-Eisenbahn nur noch selten gibt: die in Schrittgeschwindigkeit durchzuführende Ortsdurchfahrt in Olef, die stets in Begleitung einer Sicherungsperson mit Warnflagge erfolgen muss. Dabei bot sich neben anderen Gelegenheiten, zum Beispiel beim Umsetzen der Zuglok, die Möglichkeit, auszusteigen und zu fotografieren. Das Eifeldorf Olef gehört zu den „Historischen Ortskernen" in Nordrhein-Westfalen. Zu den besonderen Sehenswürdigkeiten zählen der schöne Dorfplatz mit seinen historischen Fachwerkhäusern und die Pfarrkirche. Dieser Ortskern hat sich seit Beginn des 19. Jahrhunderts nur unwesentlich verändert. Im Zielbahnhof Hellenthal wurde dann der Aufenthalt verkürzt und so ein Teil der Verspätung wieder gutgemacht. Ohne Probleme ging es dann in flotter Fahrt zurück nach Köln.

Noch einmal konnte am Sonntagmorgen in Köln-Hauptbahnhof ein MAN-VT der RSE bestiegen werden, der erneut in das Gebiet der HGK führte, dieses Mal in den nördlichen, ehemals der Köln-Frechen-Benzelrather Eisenbahn zugeordneten Teil. Die Fahrt ging in den zweitgrößten


FOTO: BDEF/MICHAEL KRUMM

Die Fahrt des „Rheingold" durch den Ortskern von Olef war auch für die Anwohner spannend.

Für die Beiträge dieser Rubrik,
deren Aktualität und Richtigkeit,
sind vorbehaltlich einer redaktionellen
Bearbeitung durch den MEB die
Verbände BDEF und SMV verantwortlich.



FOTO: JÖRG HEINEN

260 109 kam mit dem „Rheingold“ an ihre Grenzen. Sie ersetzte die ursprünglich vorgesehene 213.

Binnenhafen Deutschlands in Köln-Niehl. Dort feierte Köln 1998 ein von Tausenden besuchtes Fest zum 100-jährigen Hafenbestehen. Weiter ging es, noch einmal vorbei am HGK-Güterbahnhof Bickendorf, mit Fahrtrichtungswechsel zum aufgelassenen Güterbahnhof Köln-Nippes, wo der „Freundeskreis Eisenbahn Köln“ (FEK) und die Mitarbeiter des Rheinischen Industriebahnmuseums den Zug erwarteten.

Nicht vergessen werden soll in diesem Bericht der Dank an den FEK, der als Mitglied des BDEF den Verband mit der Gestellung der Wagen des „Rheingold“ unterstützte und den gesamten tollen Service durch ehrenamtliche Mitglieder des Vereins übernahm. Die ereignisreichen Tage fanden am 8. Mai ihren Abschluss. Der BDEF lädt alle Eisenbahnfreunde zum 60. Verbandstag nach Frankfurt am Main ein, der vom 25. bis 28. Mai 2017 stattfinden soll. Nähere Einzelheiten gibt es ab Dezember 2016 auf der Website www.bdef.de/verbandstag. *Pressereferat BDEF*

Sommerausstellung in Meißen: Modellbahn und mehr

Einer der ältesten und größten Vereine der SMV ist die Arbeitsgemeinschaft Modellbahn Meißen. Da die rund 50 Modellbahnfreunde in Großkagen (bei Meißen) nicht nur einen Vereinsraum, sondern ein ganzes Vereinsgelände ihr Eigen nennen, laden sie traditionell auch im Sommer zur Ausstellung ein. Vom 17. bis zum 19. Juni 2016 gibt es neben der großen H0-Vereinsanlage zahlreiche weitere Modellbahn- und Straßenbahnanlagen zu bewundern. Kinder können sich auf der Hüpfburg austoben, sich als Lokführer einer kleinen Gartenbahn ausprobieren oder ihr Geschick in der Bastelstraße unter Beweis stellen. Auch die örtliche Feuerwehr wird sich beteiligen und zu interessanten Rundfahrten im Löschfahrzeug einladen.

Die Ausstellung öffnet freitags von 14 bis 20 Uhr, sonnabends von 10 bis 20 Uhr und sonntags von 10 bis 17 Uhr auf dem Gelände des Vereins in Großkagen.

Weitere Informationen zu dieser und vielen weiteren Aktivitäten rund um die Modelleisenbahn und die Eisenbahn gibt es im Internet unter der Adresse www.smv-aktuell.de. *Mirko Caspar*

VORBILD

Fr 17.06.

- „Spätzle-Express" auf der Schwäbischen Alb-Bahn. Triebwagentour ab Ulm zum Alb-Gold-Nudelcenter bei Trochtelfingen, Reservierung erforderlich, Tel. (07381) 5017556, reisedienst@bahnhof-muensingen.de.

Sa 18.06.

- Historischer Schnellzug mit 243 005 und 03 1010 von Gießen zum Stadtfest in Lüneburg, Herborner Eisenbahnfreunde e.V., info@hev-herborn.de.
- Dampfsonderzug „Frankenexpress" von Nürnberg nach Aschaffenburg mit 52 8195, Eisenbahn-Nostalgiefahrten Bebra e.V., Tel. (06622) 9164602, info@eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.
- Mit der Baureihe 223 der Vogtlandbahn von Schwarzenberg zur Landesgartenschau und zum Brauereimuseum in Bayreuth, Verein Sächsischer Eisenbahnfreunde e.V., Tel. (0371) 3302696.
- Bahnhofsfest in Wolkenstein anlässlich 150 Jahren Zschopautalbahn, viele Aktionen wie Führerstandsmitfahrten auf Gastlok 86 333, lwww.erzgebirgsbahn.de.
- Fahrtag bei der Wisentatalbahn zwischen Schönberg und Schleiz West zum 15. Wehrteichfest Schleiz, Tel. 0170 1863816.
- Ostsee-Express nach Usedom mit Diesellok 119 158 und historischem Schnellzug ab Berlin-Schöneweide, Tel. (030) 67897340, www.berlin-macht-dampf.com.
- Selketalexpress in die Goldene Aue von Gernrode nach Nordhausen, Spirituosen-Verkostung und Straßenbahnrundfahrt, www.selketalbahn.de.

Sa 18.06. und So 19.06.

- FKB-Wochenende beim DEV in Bruchhausen-Vilsen mit Fahrzeugen der Franzburger Kreisbahnen, Tel. (04252) 93000, reservierungen@museumseisenbahn.de.

So 19.06.

- Teddybären- und Puppentag im Bahnbetriebswerk Köln-Nippes, Longericher Straße 249, Tel. 0152 4100637, www.rimkoeln.de.
- Historischer Straßenbahnhof Leipzig-Möckern von 10 bis 17 Uhr geöffnet, Tel. (0341) 3928904, www.straßenbahnmuseum.de.
- UEF-Dampfzugfahrt rund um Öhringen vsl. mit 58 311, www.historischer-dampfzug.de.
- Dampfbetrieb beim „Sofazügle" auf der Tälesbahn Nürtingen-Neuffen, Tel. (0711) 988099701, info@ges-ev.de.
- Dampfsonderzug „Rheinblitz" durch den Taunus und entlang der Lahn nach Koblenz, ab Frankfurt/Süd mit 52 4867 und der CFL 5519 aus Luxemburg, Historische Eisenbahn Frankfurt e. V., Tel. 069 232705, frankfurt-rossmarkt@der.de.

Sa 25.06.

- Mit Diesellok 112 565 zum Eisenbahnfest in Luzna/Tschechien, Sonderfahrt ab Zwickau, Tel. (038301) 884012, expresszugreisen@pressnitztalbahn.com.
- Fahrtag bei der Wisentatalbahn zwischen Schönberg und Schleiz West, Tel. 0170 1863816.
- Légère-Feinschmeckerfahrt auf der Sauschwänzlebahn, Tel. (07702) 51300, info@sauschwaenzlebahn.de.

Sa 25.06. und So 26.06.

- UEF-Dampfzugfahrt zum Hafenkulturfest in Karlsruhe, vsl. mit 58 311, www.historischer-dampfzug.de.
- Sommerfahrten mit Dampf auf der Döllnitzbahn, Tel. (034362) 32343, info@doellnitzbahn.de.

So 26.06.

- Fahrtag auf der Mitfahrgartenbahn Bad Schönborn, Tel. 0176 66436651, www.eisenbahn-freunde-bad-schoenborn.de.
- Fahrtag bei der Dampfkleinbahn Mühlenstroth, Tel. (05241) 68466, florian.rau@dkbm.de.
- Kuckucksbähnel fährt ab Neustadt/Weinstraße ins Elmsteiner Tal, Tel. (06321) 30390 (Di bis Fr), www.pfalzbahnmuseum.de.

Sa 02.07.

- Dampfsonderfahrt „Harz-Kurier" mit 01 1066 von Hamburg nach Wernigerode, Eisenbahn-Nostalgiefahrten Bebra e. V., Tel. (06622) 9164602, info@eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.
- 150 Jahre Zschopautalbahn, Bahnhofsfest in Cranzahl, Sonderfahrt mit 118 770 Leipzig – Cranzahl, Ferkeltaxen-Sonderfahrt Chemnitz – Cranzahl, Pendelfahrten Cranzahl – Weipert, www.erzgebirgsbahn.de.
- Betriebstag bei der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel. (034772) 27640 (Mo-Fr. 7-14 Uhr), mansfelder@bergwerksbahn.de.

Sa 02.07. und So 03.07.

- Fahrtage bei der Pollo-Museumsbahn in der Prignitz, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e. V., Tel. (033982) 60128, www.pollo.de, ronaldmeissner@arcor.de.
- Eisenbahn- und Oldtimer-Erlebnissommer im Erzgebirge, vielfältiges Programm vom Preßnitztal bis zur Erzgebirgischen Aussichtsbahn, www.erzgebirge-tourismus.de.
- Fahrtag im Feldbahnmuseum 500 e. V. in 90453 Nürnberg, Drahtzieherstr. 32, 9 bis 16.30 Uhr, Tel. (0911) 6802200, Anmeldung erforderlich, info@feldbahn500.de.
- Museumstag im Technikmuseum Seilablaufanlage Chemnitz-Hilbersdorf, Tel. (0371) 46400890, ibdr.kuehnel@t-online.de.
- Sommerfest im Historischen Lokschuppen Wittenberge, Tel. (03877) 561230, info@dampflok-wittenberge.de.



FOTO: HELMUT SANGMEISTER

Inzwischen herrscht bundesweit Hochsaison bei den Museums- und Touristikbahnen, auch bei der Wisentatalbahn im thüringisch-sächsischen Grenzland, die wieder zur Fahrt mit Schienenbussen und Ferkeltaxen einlädt.

So 03.07.

- Dampfbetrieb auf der Strohgäubahn Ludwigsburg-Korntal-Hemmingen, Tel. (0711) 988099701, info@ges-ev.de.

Do 07.07. bis So 10.07.

- Historischer SPNV mit Dampflok 86 333 und Diesellok auf Rügen, www.pressnitztalbahn.com.

Sa 09.07.

- Fahrtag bei der Wisentatalbahn zwischen Schönberg und Schleiz West, Tel. (0170) 1863816.
- Dampfschnellzug mit 03 2155 von Berlin-Schöneweide zur Vogelfluglinie nach Fehmarn, Tel. (030) 67897340, www.berlin-macht-dampf.com.

So 10.07.

- Kuckucksbähnel fährt ab Neustadt/Weinstraße ins Elmsteiner Tal, Tel. (06321) 30390 (Di bis Fr), www.pfalzbahnmuseum.de.
- Mit 01 1066 rund um Hamburg, vier Rundfahrten ab Altona, Zubringerzug mit V 200 ab Bremen, Eisenbahn-Nostalgiefahrten Bebra e. V., Tel. (06622) 9164602, info@eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.

Fr 15.07.

- „Spätzle-Express" auf der Schwäbischen Alb-Bahn, Triebwagentour ab Ulm zum Alb-Gold-Nudelcenter bei Trochtelfingen, Reservierung erforderlich, Tel. (07381) 5017556 reisedienst@bahnhof-muensingen.de.

Fr 15.07. bis So 17.07.

- Pendelfahrten vom Hauptbahnhof Greifswald zum Fischerfest „Gaffelrigg" am Hafen mit 86 333, www.pressnitztalbahn.com.

Sa 16.07.

- Dampfschnellzug von Mönchengladbach nach Kassel mit 01 1066, Eisenbahn-Nostalgiefahrten Bebra e.V., Tel. (06622) 9164602, info@eisenbahn-nostalgiefahrten-bebra.de.
- Betriebstag bei der Mansfelder Bergwerksbahn, Tel. (034772) 27640 (Mo-Fr. 7-14 Uhr), mansfelder@bergwerksbahn.de.
- Dampfschnellzug mit 03 2155 von Berlin-Schöneweide zum Schmalspurbahnfestival in Freital-Hainsberg, Tel. (030) 67897340, www.berlin-macht-dampf.com.
- Sonnenaufgangszug zum Brocken, mehrere Fotohalte zwischen Schierke und Brockenbahnhof, Tel. (03943) 558-0, www.hsb-wr.de.

Sa 16.07. und So 17.07.

- Schmalspurbahnfestival auf der Weißeritztalbahn, Einsatz historischer Zuggarnituren zwischen Freital und Dippoldiswalde, www.erzgebirge-tourismus.de.
- Fahrtage bei der Pollo-Museumsbahn, Prignitzer Kleinbahnmuseum Lindenberg e.V., Tel. (033982) 60128, www.pollo.de, ronaldmeissner@arcor.de.

So 17.07.

- Fahrtag bei der Dampfkleinbahn Mühlenstroth, Tel. (05241) 68466, florian.rau@dkbm.de.
- Historischer Straßenbahnhof Leipzig-Möckern von 10 bis 17 Uhr geöffnet, Tel. (0341) 3928904, www.straßenbahnmuseum.de.
- „Alb-Bähnle" Amstetten-Oppingen, Güterverladung und Traktortreffen sowie Dampfbetrieb auf der UEF-Lokalbahn Amstetten – Gerstetten, www.albbaehnle.de.
- Dampfzugfahrt auf der Schönbuchbahn Böblingen – Dettenhausen, Tel. (0711) 988099701, info@ges-ev.de.

MODELLBAHN

Dauerausstellungen

- www.arsTECNICA.de/expo mit ROKAL-Museum in 53940 Losheim (Eifel), Prümer Straße 55, Di bis Fr 12 bis 18 Uhr, Sa und So 10 bis 18 Uhr.
- www.miniatur-wunderland.de, Hamburg, tägl. 9.30 - 18, Di bis 21 Uhr, Sa 8 - 21, So 8.30 - 20 Uhr.
- Miniland Olpe in 57462 Olpe, Virchowstr. 10, Tel. (02761) 5645, geöffnet Mi 15 - 19, Sa 11 - 17 Uhr, www.modellbahnen-kieserling.de.
- www.miniaturelbtalbahn.de in 01824 Königstein, Schandauer Str. 51c, täglich 10 bis 17 Uhr, Tel. (035021) 59218.
- Spur-I-Anlage im Hamburg-Museum, Vorführzeiten Di bis Sa: 11, 12, 14, 15, 16 Uhr, So und Feiertage: 12, 14, 15, 16, 17 Uhr, Tel. (040) 314435, www.mehev.de.
- www.mobaza.de, Friedrichstadt, Brückenstr. 18, tägl. 11 bis 18 Uhr, Tel. (04881) 938858.
- www.loxx-berlin.de, Alexa am Alexanderplatz, tägl. 10 bis 20 Uhr.
- www.modellbahnland-erzgebirge.de in 09488 Wiesenbad-Schönfeld, Tel. (03733) 596357, Di - So 10 - 17 Uhr.
- www.modellbundesbahn.de in Bad Driburg, Güter-Bf., So 11 bis 18 Uhr.
- www.modellbahn-wiehe.de, täglich 10 - 18 Uhr, Tel. (034672) 83630.
- www.eisenbahnwelten-rathen.de, Elbweg 10, tägl.10 bis 18 Uhr, Tel. (035021) 59428.
- www.verkehrsmuseum-dresden.de. Di - So 10 - 18 Uhr, Modellbahnvorführung Mi 10.30, 16.30 Uhr, Sa/So 10.30, 13.30 und 15.30 Uhr.
- www.sambahn.de in 53840 Troisdorf, Kölner Str. 2 (FORUM), Sa. 11 bis 17 Uhr.
- www.modelleisenbahnland-oderwitz.de in 02791 Niederoderwitz, Kirchstr. 8, Sa./So. 11 bis 17 Uhr, Tel. (035842) 26996.
- www.bahnmuseum.at in A-2571 Altenmarkt, nach Voranmeldung.
- www.railzminiworld.com in NL-Rotterdam, Weena 745 (fünf Minuten von R-Centraal), Mi./Do. 12 - 17, Fr. - So. 10 - 17 Uhr, in den Ferien auch Mo. / Di. 12 - 17 Uhr.
- Straßenbahn + Bus im Modell in 01829 Stadt Wehlen, Ortsteil Zeichen, Pirnaer Str. 174b, Fr. 12 - 18 Uhr, Sa + So u. Feiertage: 10 - 18 Uhr, Tel. 0172 3509035.
- www.schwarzwald-modell-bahn.de in 77756 Hausach, gegenüber dem Bahnhof, täglich außer Montag von 10 - 18 Uhr.
- www.lokland.de in 95152 Selbitz geöffnet: So 17./24.04., 01./15.05., Mo. 16.05., Sa. 07.05., jeweils 12 bis 17 Uhr.
- www.leeraner-miniaturland.de in 26789 Leer, Konrad-Zuse-Straße 1, Tel. (0491) 4541540, täglich von 10 bis 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahnfreunde-germersheim.de in 76716 Germersheim, im Zeughaus/Straßenmuseum, Tel. (07274) 919683, jeden ersten Sonntag im Monat von 14 bis 18 Uhr geöffnet.
- www.modellbahnzentrum.com in 79859 Schluchsee-Blasiwald, Eisenbreche regelmäßig geöffnet.
- www.modellbahnwelt-odenwald.de: in 64658 Fürth, Krumbacher Str. 37, Do bis So, 11 bis 18 Uhr, Zielbahnhof Fürth (Odenwald).

Sa 18.06. und So 19.06.

- Internationale Modellbauausstellung mit Tauschbörse beim Modellbauteam Rhein-Maas e. V. in 47638 Straehlen, Schulweg 4, jew. 10 bis 18 Uhr, www.facebook.com/modellbauteam.

So 19.06.

- 4. Sommerausstellung des MEC Limburg-Hadamar e. V. von 10 bis 16 Uhr in 65558 Holzheim, Mühlstr. 2, www.mec-limburg-hadamar.de.
- 30. Modelleisenbahn- und Modellauto-Kauf- und Tauschbörse des Modelleisenbahnclubs Bonn e. V. in der Josef-Strunck-Halle, Röckumstraße 58, 53121 Bonn-Endenich, 10 bis 17 Uhr.

Fr 24.06. bis So 26.06.

- 14. Großbahntreffen Schkeuditz, Präsentation zahlreicher Anlagen und Fahrzeuge im Gartenbahnmaßstab und größer, Historisches Straßenbahndepot am Rathausplatz, 04435 Schkeuditz, Tel. (034204) 62183, info@ig-modellbahn-schkeuditz.de.

Sa 25.06.

- Jubiläums-Sommerfest „40 Jahre Clubheim STELLWERK 8" ab 14 Uhr in 95028 Hof, Güterbahnhof 5, Tel. (09281) 7662178, www.mec-hof.de, winklerman@web.de.

Sa 02.07.

- 2. Lange Modellbahnnacht in 37235 Hessisch Lichtenau-Fürstenhagen, Lentzstraße 15, 14 bis 22 Uhr, Tel. (0568) 5579, weith.knuellwald@t-online.de.
- Sommerfest bei Modellbahn Pürner in 95676 Wiesau, Südweg 1, 10 bis 18 Uhr, Tel. (09634) 3830, modellbahn@puerner.de.

So 03.07.

- Modellbahn der Kohlebahner in der Lokleitung Meuselwitz von 15 bis 16 Uhr geöffnet, zugleich Fahrbetrieb auf der Museumsbahn, Verein Kohlebahn e. V., 04610 Meuselwitz, Georgenstraße 46, Tel. (03448) 752550, kohlebahn.meuselwitz@freenet.de.

Sa 09.07.

- Modellbahnausstellung auf dem Altstadtfest in 35708 Haiger, Ansprechpartner Botho Heinz, Tel. (02773) 2521, www.cmt-ev.de.
- Tag der offenen Tür bei Herpa in 90599 Dietenhofen, Leonrodstraße 46, zahlreiche Aktionen: Modellauto-Sonderverkauf, Truckshow, Kinderbastelecke, mehrere Modellbahnhersteller mit eigener Präsentation vor Ort, www.herpa.de.

So 10.07.

- Besuchertag beim MEC Stadthagen in 31655 Stadthagen, Am Georgsschacht 10, Segmentanlage nach R.St.E.-Motiven mit Modell der Zeche Georgsschacht, Tel. (05721) 897200, www.mec-stadthagen.de, mec.stadthagen@googlemail.com.

Fr 15.07. bis So 17.07.

- Modellbahnausstellung der Warener Eisenbahnfreunde und der Eisenbahnfreunde Neubrandenburg in der Feldsteinscheune Bollewick bei 17207 Röbel, Ortsteil Bollewick. Fr u. Sa jew. 10 bis 18 Uhr, So 10 bis 17 Uhr, Rolf Löser, Tel. (0395) 4690082.

Sa 16.07.

- Sommerfest und fünfjähriges Jubiläum mit Modellbahnbörse der Eisenbahnfreunde Schwarzenbek e. V. in 21493 Schwarzenbek, Röntgenstraße 24, Modellbahnbörse, Livemusik und Feldbahnfahrten, Tel. 0157 35710199, michaelhagel@gmx.de.

Ankündigungen in der Rubrik „**Termine und Treffpunkte**" können wir nur berücksichtigen, wenn diese spätestens fünf Wochen vor dem Erscheinungsdatum des Heftes vorliegen. Alle Informationen beruhen auf Angaben der Veranstalter oder eingesandten Hinweisen, die Redaktion übernimmt keine Verantwortung für deren Richtigkeit. Die Veröffentlichung ist für private Veranstalter und Vereine kostenlos. Für gewerbliche Veranstalter (Börsen und Auktionen) kann eine Veröffentlichungsgarantie in „Termine und Treffpunkte" nicht gegeben werden. Veranstaltungsankündigungen können auch als **kostenpflichtige Anzeige** geschaltet werden. Es gilt die Anzeigenpreisliste Nr. 28, gültig ab 01.01.2016. Bitte beachten Sie die Anzeigenschlüsse.

TV-Tipps

Alle TV-Termine beruhen auf Angaben der Sender. Änderungen des Programms sind möglich.

Eisenbahn-Romantik im Fernsehen (Auswahl):

08.06.	14.15 Uhr im SWR: Sauschwänzlebahn (erste ER-Sendung)
08.06.	14.45 Uhr im SWR: Museumsbahnen zw. Gestern und Morgen
10.06.	08.20 Uhr im SWR: S-Bahn Berlin
13.06.	14.15 Uhr im SWR: Eisenbahn-Romantik-Sonderfahrt 1995
13.06.	14.45 Uhr im SWR: Die Eisenbahn in Luxemburg
14.06.	14.15 Uhr im SWR: Der Rasende Roland wird 100
14.06.	14.45 Uhr im SWR: Mit Tempo 30 über die Insel Rügen
15.06.	14.15 Uhr im SWR: Die Dampfrösser von Muhlhouse
15.06.	14.45 Uhr im SWR: Der Oldtimer von Appenzell
16.06.	14.15 Uhr im SWR: Die Selfkantbahn
16.06.	14.15 Uhr im SWR: Die Oberweißbacher Bergbahn
18.06.	16.00 Uhr im SWR: Ferrovia Circumetnea
20.06.	14.15 Uhr im SWR: Der Bau des Ravenna-Viadukts
21.06.	14.15 Uhr im SWR: 100 Jahre Chanderli
22.06	14.45 Uhr im SWR: Pacific Electric Tram
24.06.	14.15 Uhr im SWR: Elektrisch in Jrüne – Berliner Ausflugsbahnen
24.06.	14.45 Uhr im SWR: Brandenburgische Bahn Bilder
27.06.	14.45 Uhr im SWR: 150 Jahre Märklin
28.06.	14.15 Uhr im SWR: 100 Jahre Härtsfeldbahn
29.06.	14.15 Uhr im SWR: Einmal Hilfszug dringlich
29.06.	14.45 Uhr im SWR: Schuften im Schotterbett
30.06.	14.15 Uhr im SWR: Glacier-Express
30.06.	14.45 Uhr im SWR: Bahnnostalgie in Graubünden

Aktuelle Informationen: www.swr.de/eisenbahn-romantik

FLEISCHMANN ▶ BLAUE 01.10 UND E10, ROTE E 69 FÜR N

Das N-Sortiment von Fleischmann erhält, deutlich stärker als der H0-Bereich der Marke, stetigen Zuwachs an interessanten Modellen: Die vor zwei Jahren neu konstruierte E 10 ist nun in der klassischen Kastenform als blaue Epoche-III-Maschine mit Sound zu haben. Filigrane geätzte Scheibenwischer sowie dünne Griffstangen, die zuzurüsten sind, stehen im Widerspruch zu den weiterhin klobigen Stromabnehmern aus dem Roco-N-Fundus. Sound und Fahreigenschaften sind gut, dies gilt auch für die Ausführung der 01 1102 mit ausgesparter Triebwerksverkleidung in Anlehnung an die Museumsmaschine der 90er-Jahre. Auch die E69 05 ist in digitaler Ausführung zu haben.

Bestellnummer 01.10: 717474; Preis: 279 € (Digital mit Sound)
Bestellnummer E 10: 733671; Preis: 229 € (Digital mit Sound)
Bestellnummer E69: 737102; Preis: 199 € (analog)



Feinste Scheibenwischer und klobige Stromabnehmer an der E 10 226.



In stahlblauer Museumsausführung zeigt sich die 01 1102.



Noch Epoche III, aber schon errötet: E 69 05 mit passendem Wagen.

KISS ▶ ELEKTROLOK 118 013 DER DB FÜR SPUR 0



FOTO: FRANK ZARGES

Geschmackssache ist die ozeanblau-beigefarbene Lackierung der Bundesbahnfahrzeuge ja seit jeher, gerade auch bei der E 18. Kiss bringt diese Variante der späteren 118 aber dennoch, und man muss zugeben, dass die blau-beige Lok im Maßstab 1:43,5 eigentlich sehr schick aussieht. Am hochdetaillierten Ganzmetall-Modell selbst gibt es jedenfalls nichts auszusetzen. Unser Bild zeigt noch ein Mustermodell mit grauem Dach, die an die Kunden auszuliefernden Loks werden aber ein korrekt blau gefärbtes Dach erhalten.

Bestellnummer: 410011;
Preis: 2690 €

SB-MODELLBAU ▶ UMBAUSATZ FÜR E 69 IN N

Um der neuen und äußerlich wohlgelungenen N-E69 zu außergewöhnlich guten Fahreigenschaften zu verhelfen, bietet SB-Modellbau aus Olching einen Umbausatz mit Glockenankermotor an. Der Umbau erfordert keine Fräsarbeiten, Lötkenntnisse sind aber hilfreich. Die E69 schnurrt anschließend fast lautlos und mit angemessener Geschwindigkeit über die Gleise.

Bestellnummer: 2074; Preis: 91 €



Der Maxon-Motor 0816 ist mit wenigen Handgriffen in die Fleischmann-Lok einzubauen. Es lohnt sich.



FOTOS (2): WERK

ROCO ▶ KÖF III DER DB UND LOKOMOTION-151 FÜR H0, DR-111 ALS SOUNDLOK FÜR TT



Die Köf III von Roco dürfte viele Modellbahner ansprechen, die gerne mal rangieren.



Blau-weiß-schwarzer Zebra-Look steht der Lokomotion-151 056 gut.

Noch immer ein tadelloses Modell ist die Köf III der Bundesbahn von Roco, besonders wenn auch der Preis stimmt. Dies ist bei der aktuellen Wiederauflage als purpurrote Maschine der Epoche IV der Fall. Das Vorbild 333 057 war Anfang der 1980er-Jahre in Augsburg stationiert. Die analoge Lok besitzt eine Digital-Schnittstelle nach NEM 652. Eine interessante Farbvariante ist die DB-Baureihe 151 als Lok des privaten Betreibers Lokomotion. Die aufwendige Lackierung sorgt für einen besonderen Farbtupfer auf Anlagen der Epoche VI. Ein schönes Modell ist auch die DR-Baureihe 111 als digitale Rangierlok mit Sound im TT-Maßstab 1:120.



111 027 im typischen-Rangierlokgewand der DR.

Bestellnummer Köf III: 72726; Preis: 69 €
Bestellnummer Lokomotion-151: 73434; Preis: 199 €
Bestellnummer DR-Rangierlok TT: 36307; Preis: 189 €

TILLIG ▶ HOLZWAGEN FÜR H0-METERSPUR UND TT

Kein Fantasieprodukt ist der Drehschemelwagen der Holzwerke Rinkemühle bei Straßberg an der Selketalbahn. Das Vehikel mit der handbeschrifteten Plane gab es im Harz der 1970er-Jahre wirklich. Bahngeschichte, die im netten H0m-Modell weiterlebt. TT-Bahner, die sich der aktuellen Epoche verschrieben haben, wird der Eas-Hochbordwagen der tschechischen ČD Cargo erfreuen.
Bestellnummer H0m-Drehschemelwagen: 15919; Preis: 30,50 €
Bestellnummer TT-Eas mit Stammholzladung: 15265; Preis: 40,90 €



Mit vorbildgerecht vertauter Echtholzladung kommt der Eas der ČD Cargo in TT.



Drehschemelwagen der Harzer Rinkemühle für Freunde der H0m-Schmalspur.

KATO/LEMKE ▶ „LE TRAIN BLEU“ FÜR N

Nach dem 15-teiligen Nostalgie-Orient-Express, der bezüglich der Kosten und der Zuglänge wohl doch einige N-Bahner überfordert haben dürfte, werden nun auch kürzere Zugsets mit den sehr gut detaillierten und bedruckten Nostalgiewagen angeboten. Der siebenteilige „Train bleu“ (im Bild nur sechsteilig) besteht aus Gepäck-, Restaurant- und Salonwagen sowie vier Schlafwagen in drei unterschiedlichen Bauarten. Kurzkupplungskinematiken fehlen. *Bestellnr.: K23917; Preis: 214,90 €*



KRES ▶ BEIWAGEN VB 140 ZUM VT 70.9 FÜR N



Zu den Triebwagen der Baureihe VT 70.9 sind nun passende Beiwagen auch separat erhältlich. Der VB 140 286 gehört bezüglich der Betriebsnummer zum VT 70 943, doch eine Kombination mit dem schon früher ausgelieferten 923 (Bild) stellt keinen bösen Stilbruch dar. Es sind auch DR-Beiwagen für die Epoche III lieferbar. Die Modelle sind mit Innen- und roter Schlussbeleuchtung ausgestattet. NEM-Aufnahmen für Normkupplungen liegen bei, so dass vorbildgerecht umgesetzt werden kann. ***Bestellnr.: N1409; Preis: 87 €***

MINITRIX ▶ BAUREIHE 225 DER DB AG FÜR N



Eine Variante der Baureihe 215 aus dem Minitrix-Sortiment ist das Modell der 225 073. Die Baureihe 225 entstand durch das Entfernen der Zugheizung aus der 215. An sich kann die Lok als gelungenes N-Modell für die jüngste Epoche VI bezeichnet werden. Das Gehäuse der digitalen Soundlok ist scharf graviert, das Finish wirkt hochwertig. Auch der Druck der Anschriften ist lupenrein. Dennoch stören zwei Dinge den sonst guten Eindruck: Das Verkehrsrot driftet leider stark ins Orange und die freistehend ausgeführten Griffstangen dürften gerne aus etwas dünnerem Draht gefertigt sein. ***Bestellnummer: 16252; Preis: 259,99 €***

WUNDER ▶ E 17 FÜR SPUR I

Knapp 50 Zentimeter feinstes Metall: Von den Handarbeitsmodellen der E 17 im Maßstab 1:32 sind derzeit noch neun Varianten der Epochen II bis IV zu haben. Sie glänzen zum Beispiel durch die akkurate Nachbildung des Kleinow-Federtopfantriebes. Bei den mit Innenbeleuchtung ausgestatteten Loks lassen sich die Türen zu den Führerständen öffnen, diese sind komplett eingerichtet. Auch die Stromabnehmer sind heb- und senkbar. ***Bestellnummer: 13026; Preis: 3290 €***



FOTO: FRANK ZARGES

LENZ ▶ RUNGENWAGEN R 20 DER DEUTSCHEN REICHSBAHN FÜR 0

Eigentlich braucht man über die nahezu perfekten Güterwagenmodelle der Baugröße 0 aus dem Hause Lenz nicht mehr allzu viele Worte verlieren. Dies trifft auch auf den Rungenwagen der DB-Gattung R 20 zu, der nun in einer weiteren Ausführung als Fahrzeug der DDR-Reichsbahn lieferbar ist. Sämtliche Anschriften des bei der Deutschen Reichsbahn unter der Bezeichnung 61-80-12 Rr gelaufenen Wagens entsprechen dem Vorbildzustand der 1960er-Jahre, als diese Austauschbauart noch häufig anzutreffen war.
Bestellnummer: 42120-04; Preis: 125 €



BUSCH ▶ DDR-TRAKTOR RS09 SAMT ANHÄNGER T4 IN H0

Modelle von Mehlhose, einem der kleineren Hersteller von Modellfahrzeugen nach Vorbildern aus dem ehemaligen RGW-Raum, werden künftig von Busch vertrieben. Den Anfang macht der auch unter dem Namen „Maulwurf“ bekannte Geräteträger des Typs RS09 in Rot mit gelben Felgen samt passendem grünen Anhänger der Bauart T4. Die Umsetzungsqualität bewegt sich auf gutem Großserienniveau. Der RS09 schließt eine Lücke im DDR-Traktorenangebot. ***Bestellnummern: 210-005600 und -010221; Preis: 17,99 € bzw. 8,99 €***



RIETZE ▶ N-RETTUNGSWAGEN UND H0-BUS

Aufwendig bedruckt, aber sonst eher einfach gehalten ist der Mercedes Sprinter als Rettungswagen der Feuerwehr Dessau mit WAS-Aufbau für Freunde der Spur N. Der moderne Niederflur-Gelenkbus Lions City GL des Fahrzeugbauers MAN im Maßstab 1:87 kommt im rot-orangen Vorführdesign daher. Die Nachbildung dieses verbreiteten Lininenbusses ist gut gelungen. ***Bestellnummer N-Rettungswagen: 16184; Preis: 16 €***
Bestellnummer H0-Gelenkbus: 67298; Preis: 32 €



Ob der gute Mann vor seiner Verarztung im RTW wohl unter dessen Räder kam?



Moderner Linienbusverkehr mit dem Lions City GL von MAN.

WIKING ▶ CLAAS-ARION UND CULEMEYER

Mit filigranem, aber im Mittelgelenk nicht beweglichen Frontlader ist nun das gut detaillierte und sauber bedruckte Modell des Claas-Arion-Schleppers zu haben. Die etwas älteren Formen des Büssing 8000 und des Culemeyer-Straßenrollers erleben als blaue Variante für den Werksverkehr eine Renaissance im Sortiment. Vom Straßenroller wäre eine Neukonstruktion wünschenswert. ***Bestellnummer Claas: 0363 11; Preis: 15,99 €***
Bestellnummer Culemeyer: 0590 01; Preis: 18,99 €



Die modernen Traktoren imponieren auch im Modell durch gigantische Dimensionen.



Im Blau der Maschinenfabrik Esslingen kommt der Culemeyer.

STÄRZ ▶ DECODER PROGRAMMER V3

Mit dem „Decoder Programmer V3“ können Stärz-Module und Lokdecoder im Selectrix-, Selextrix-2- und DCC-Format bequem per PC ausgelesen und programmiert werden. Die Software ist auch mit anderen Selectrix-Zentralen (per Interface nach Trix-Standard) kompatibel. Mit der Version 3 kann man nun alle Stärz-Module auch über die FCC-Zentrale von D&H komfortabel programmieren. Die neue Version unterstützt auch die Hauptgleisprogrammierung von Lokdecodern im Selectrix-2- und DCC-Format über die FCC. ***Bestellnummer: 538; Preis: 15 €***



FOTO: WERK

US-CORNER

Willkommen zur Fursty-Motor-Show: Die neuesten Ami-Schlitten werden diesmal nicht in Detroit vorgestellt, sondern in Fürstenfeldbruck, das von US-Soldaten, die hier nach dem Zweiten Weltkrieg stationiert waren, schlicht Fursty genannt wurde. US-Freunde können ihre Anlagen künftig mit einigen attraktiven H0-Neuheiten dekorieren: Oxford, das hierzulande von Busch vertrieben wird, liefert ein 1965er-Ford-Mustang-Cabriolet in „Wimbledon White“. Ebenfalls in Cabrio-Ausführung, allerdings in Bi-Color-Lackierung, rollt der Dodge Custom Royal Lancer des Herstellers „Best of Show“ daher; eine wundervolle Heckflosse. Ebenfalls zweifarbig ist der 55er-Ford Fairlane von Mini Metals. Vom selben Hersteller, der von Noch vertrieben wird, kommen noch zwei unterschiedliche 60er-Ford-Lkw mit Muldenkipper und „Lone Star“-Kühlkoffer. Ein „Zwei-Wege-Pick-Up“ ist in den Farben der US-Bahngesellschaft Nickel-Plate-Road unterwegs.



1965 Ford Mustang; Best.-Nr.: 87MU65003.



Dodge Custom Royal; Best.-Nr.: 209756.

FOTOS (3): RAINER ALBRECHT



Mini-Metals-Bestellnummern (v. l.): 30447, 30441, 30445 und 30435.

IM RÜCKSPIEGEL ENTDECKT

VOR 34 JAHREN: Gotthardbahn im me

☐ Bereits 1969 fassten Mitglieder der Leipziger Arbeitsgemeinschaft „Friedrich List" den Entschluss, eine Großanlage nach Motiven der Gotthard-Nordrampe aufzubauen. Unter der Leitung von Joachim Kruspe entstanden die Doppel-Kehren bei Wassen und der Bahnhof Göschenen am Nordportal des Gotthard-Tunnels in der Baugröße TT. 1982 wurde die eindrucksvolle Anlage im me 6 beschrieben. Sie ist auch heute noch, betrieben durch den „TT-Modellbahnverein Gotthard-Bahn e.V.", auf Ausstellungen zu sehen. Auch die Vorbildstrecke wurde im me 6/1982 vorgestellt. Mit Blick auf die Zukunft hieß es: „Das Problem einer neuen Apentransversale ist … noch nicht aus der Welt geschaffen!" Es würde an verschiedenen Lösungsvarianten gearbeitet, wobei auch ein Gotthard-Basistunnel mit 50 Kilometern Länge zur Diskussion stünde.

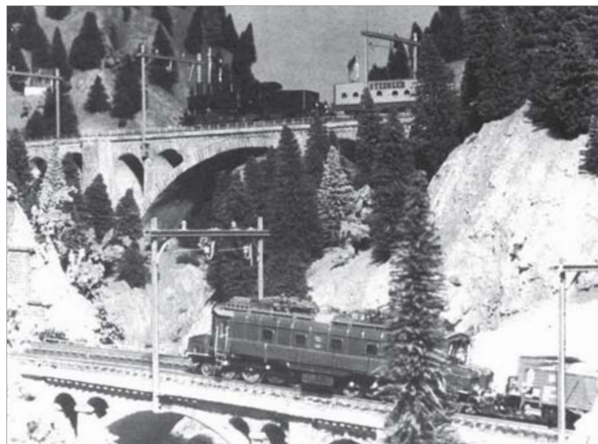


FOTO: W. BAHNERT/ARCHIV MEB

MEINUNG DES MONATS

In aller Munde: Seehofers Modellbahn

☐ Neulich erwarb ich feinstes Polyamidgarn in einem Nähmaschinen-Fachgeschäft. Auf die Randbemerkung hin, ich würde das für die Modellbahn benötigen, meinte der Inhaber: „Ach, so wie der Ministerpräsident!" Auch wenn die tägliche Nachrichtenflut das Thema „Seehofers Modelleisenbahn" längst fortspülte, für einige Tage war unser oft im Verborgenen ausgeübtes Hobby en vogue. Führende Tageszeitungen, berüchtigte Kommentatoren, die Modellbahnerstammtische, alles und jeder diskutierte über das in der ARD-Sendung „Beckmann" erstmals gezeigte, offene Geheimnis: Die Modelleisenbahn im Keller des Ferienhauses. Gleich hagelte es bissige Kommentare: „Ein völlig unbelebtes Konstrukt" ätzte man auf „Stern"-online. Der Gleisplan sähe aus „wie ein durchgerührter Spaghettitopf", wussten es Fachleute besser, und: Seehofer sei offensichtlich ein Spielbahner. Beinflusste gar das offensichtlich verwendete Märklin-Gleis die veröffentlichte Meinung? Auch wenn Politiker ein dickes Fell haben müssen, mir würde es an Seehofers Stelle leid tun, die Anlage nun doch präsentiert zu haben.

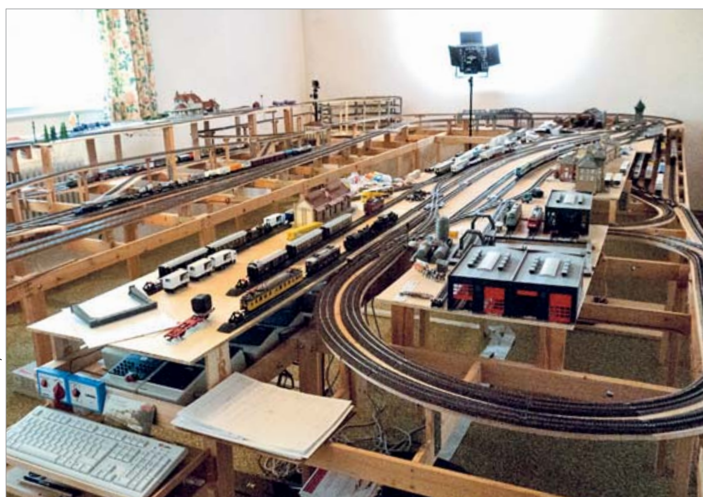


FOTO: MARTIN KAESWURM/#BECKMANN

Gezeigt in der Reportage #BECKMANN „Horst Seehofer und der neue Rechtsruck in Deutschland (10. Mai 2016, 22:45 Uhr ARD): Noch im Rohbau befindet sich die Kellerraum-füllende U-Anlage mit zwei unterschiedlichen Schenkeln. Rechts liegt der Bahnhof „Bonn".



Grube, Seehofer: Die präsentierten Zuggarnituren machen offensichtlich Freude.

Sie ist wirklich gut gemacht, aber natürlich ein Rohbau, wie ungezählte andere Keller-Projekte auch. Über zu wenig Zeit klagen auch Modellbahn-Kollegen mit einem deutlich entspannteren Terminplan. Wichtig ist: Die Konzeption stimmt, auch in den Details. Einem elegant im Bogen liegenden Hauptbahnhof liegt ein „Bayern"-Teil mit großzügiger Paradestrecke, hoch liegender Nebenbahn und viel Platz für die Landschaft gegenüber. Sogar versetzte Tunnelportale an der Hauptbahn wurden zur Vermeidung des berüchtigten „Scheunentors" schon vorgesehen. Mehrere sinnvoll angeordnete Schattenbahnhöfe werden für Abwechslung im digital gesteuerten Betrieb sorgen. Da gehört schon viel Sachverstand und, wie im Film geschildert, auch einmal nächtliches Durchhaltevermögen dazu, das alles auf die Beine zu stellen. Viele Modellbahner wären froh über eine solch ambitionierte Anlage. Ich bin gespannt, wie es weitergeht und wünsche viel Erfolg! ☐ *abp*

FLEISCHMANN

Gotthardo 2016

☐Jahrhundertprojekte wie der Gotthard-Basistunnel werfen ihre Schatten auch in Form von Werbemodellen voraus. Die SBB wählte zwei Loks aus zwei Technik-Epochen für ihre Eigenwerbung: Eine der unverwüstlichen Re 4/4 II und eine der Reihe 460. Von Fleischmann wurden die ersten Miniaturen ausgeliefert (Bild). Dieselben Maschinen werden im Maßstab 1:87 auch bei Roco aufgelegt und sind bald, wie auch in N, als analoge sowie als digitale Soundmodelle zu haben.



Im Maßstab 1:160 erinnern die Fleischmann-Modelle der Re 460 098 und 420 268 an die Tunneleröffnung.

MEB-LERSERUMFRAGE

Die Frage des Covers

☐ Die Gestaltung des MEB-Titelbildes beschäftigt die Redaktion monatlich wiederkehrend in besonderem Maße, wohlwissend, dass durch die Wahl des Cover-Motivs der Erfolg des Heftes entscheidend beeinflusst wird. Um ihre Wünsche besser berücksichtigen zu können, fragten wir in der Februar-Ausgabe nach ihrem Lieblings-Motiv. Zusätzlich wollten wir wissen, welche Titelgeschichte Sie, unabhängig vom Heft-Cover, am meisten interessierte. Nun liegen die Ergebnisse der Befragung vor, an der Sie sich in erfreulich hoher Zahl beteiligten. Vielen Dank dafür! Wir waren gespannt, hatten wir Ihnen im Jahr 2015 doch Titel in sehr unterschiedlichem Stil präsentiert. Mit klarem Vorsprung siegte mit der Harz-Lok (Heft 4) ein klassisches Dampflokbild. Es freute uns aber auch, dass die Fotomontage eines „Containers“, der Baureihe 250 (Heft 1), viele Freunde fand. Die 01 als sehr bekannte Baureihe (Heft 11) war auf Platz drei keine große Überraschung. Auch bei den Titelgeschichten waren die beiden Dampflok-Themen in gleicher Reihenfolge vorn dabei, auf Platz 2 schaffte es hier jedoch die „Retro-Welle“ im Heft 10. Dem Gewinner des Märklin-Modells, Michael Berka aus Ulm, gratulieren wir herzlich.



Das schöne Märklin-Modell der „Orlando di Lasso“ ist bereits auf dem Weg zu seinem neuen Besitzer.



Dampfloks sind und bleiben der Renner in der Gunst der Leser. Platz 1 und 3 gingen an Vertreter äußerst bekannter Baureihen. Platz zwei hat sich der „Container“ gesichert.

Impressum

MODELLEISENBAHNER
Erscheint in der Verlagsgruppe Bahn GmbH
Verlag und Redaktion
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-240

HERAUSGEBER
Wolfgang Schumacher

CHEFREDAKTEUR
Stefan Alkofer (verantwortlich)

REDAKTION
Andreas Bauer-Portner (abp), Alex Bergner (ba), Korbinian Fleischer (kf), Olaf Haensch (oh)
E-Mail: redaktion@modelleisenbahner.de

FREIE MITARBEITER DIESER AUSGABE
Rainer Albrecht, Michael Robert Gauß, Dr. Karlheinz Haucke, Rainer Heinrich, Romano Mölter, Elvis Müller, Armin Schmutz, Werner Streil, Frank Zarges

ARTDIRECTOR/GRAFISCHE GESTALTUNG
Snezana Dejanovic

ANZEIGEN
Anzeigenleitung: Bettina Wilgermein,
Telefon (08141) 53481-153, Fax (08141) 53481-150,
bettina.wilgermein@vgbahn.de

Evelyn Freimann, Telefon (08141) 53481-152,
Fax (08141) 53481-150, e.freimann@vgbahn.de

Martina Just, Telefon (08141) 53481-154,
Fax (08141) 53481-150, m.just@vgbahn.de

E-Mail: anzeigen@vgbahn.de
Anzeigenpreisliste Nr. 28, ab 1.1.2016,
Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck

VERTRIEB
Elisabeth Menhofer (Vertriebsleitung, (08141) 53481-101)
Christoph Kirchner, Ulrich Paul (Außendienst, (08141) 53481-103)
Ingrid Haider, Angelika Höfer, Birgit Pill, (Bestellservice, (08141) 53481-0)

SEKRETARIAT
Petra Schwarzendorfer, Melanie Hilpert

ABONNENTEN-SERVICE
FUNKE direkt GmbH
Postfach 10 41 39, 40032 Düsseldorf
Telefon 0211/690789985
Fax 0211/69078970
E-Mail: modelleisenbahner@funkedirekt.de

EINZELHEFTBESTELLUNG
VGB Verlagsgruppe Bahn, Am Fohlenhof 9a
82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0
Fax (08141) 53481-100
E-Mail: bestellung@vgbahn.de

Preis des Einzelheftes: 4,90 €
Jahres-Abonnement
Inland: Kleines Abonnement 57,40 €
Großes Abonnement 74.- €
EU- und andere europäische Länder:
Kleines Abonnement 68,60 €;
Großes Abonnement 82,- €
Weitere Auslandspreise auf Anfrage. Lieferung jeweils frei Haus, Kündigung des Abonnements sechs Wochen vor Vertragsende.

DRUCK
Vogel Druck und Medienservice GmbH,
Leibnizstr.5, D-97204 Höchberg

MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co.KG
Ohmstraße 1, 85716 Unterschleißheim
Postfach 1232, 85702 Unterschleißheim
Telefon (089) 31906-0, Fax (089) 31906-113
E-Mail: MZV@mzv.de, Internet: www.mzv.de

Der MODELLEISENBAHNER gehört zur
VGB Verlagsgruppe Bahn GmbH
Am Fohlenhof 9a, 82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (08141) 53481-0, Fax (08141) 53481-200

GESCHÄFTSFÜHRUNG
Manfred Braun, Ernst Rebelein, Horst Wehner

VERLAGSLEITUNG
Thomas Hilge

ISSN 0026-7422

VGB [VERLAGSGRUPPE BAHN]



FOTO: RAINER HEINRICH

ANSCHLUSS AN DIE WEITE WELT

Mit der vor 150 Jahren eröffneten „Chemnitz-Annaberger Staatseisenbahn", heute oft als Zschopautalbahn gezeichnet, wurde die in Bergbau und Industrie bedeutende Region um Annaberg an das schnell wachsende Eisenbahnnetz angeschlossen.



FOTO: FALLER

HEIMAT DER HÄUSLE

Der wohl bekannteste Zubehör-Hersteller Deutschlands feiert in diesem Jahr Geburtstag: 70 Jahre Faller. Der MEB blickt hinter die Kulissen der Produktion im Schwarzwald.

Das August-Heft erscheint am **13. Juli** bei Ihrem Zeitschriften-Händler – an einem Mittwoch



FOTO: VOLKER EMERSLEBEN

IM HERZEN DER HAUPTSTADT

Vor zehn Jahren ging der neue Berliner Hauptbahnhof, Europas größter Turmbahnhof, in Betrieb.

AUSSERDEM

Dem Ziel entgegen

Dr. Rolf Brüning nimmt uns wieder mit auf seiner Epoche-III-Reise. Der letzte Teil führt von Ansbach nach München.

Grenzgänger

Vor 50 Jahren versuchte die DB mit den Baureihen E310 und E410 Spannungsgrenzen zu überwinden.

Große Bahn, kleine Details

Die Modulanlage der „Leuvense Spooreen Vrienden" überzeugt mit komplett durchgestalteter Bahnlandschaft im Maßstab 1:32.

Die Redaktion behält sich Änderungen aus aktuellem Anlass vor.

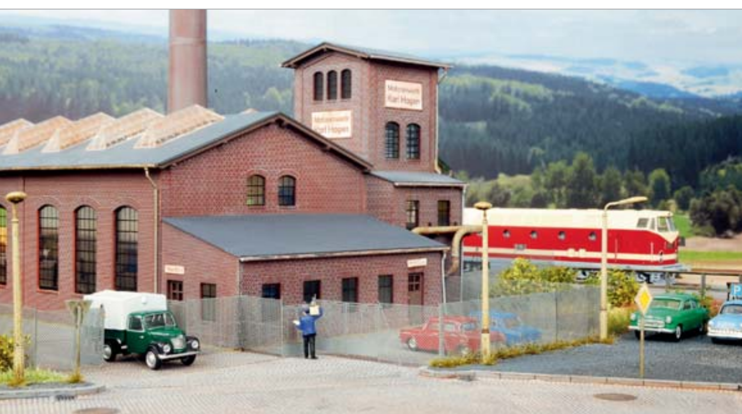


FOTO: JENS BRAUN

RUND UM DIE FABRIK

Im zweiten Teil der TT-Werkstatt von Jens Braun geht es um den Gleisbau und die Ausstattung.



FOTO: BAUER-PORTNER

DURCHS BERGISCHE LAND

Jugendzeit im Detail: Rainer Scholz hat seine Heimat-Bahn als raumfüllende und beeindruckende H0-Anlage nachgebaut.

Roco

H0



En miniature durch die Schweiz

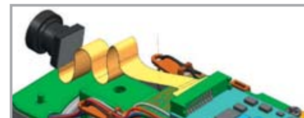
Erleben Sie Ihre Miniatur-Traumwelt als Lokführer!

Mit der Kameralokomotive der Re 460 steht nun auch den Schweizerischen Modelleisenbahnern ein innovatives Produkt zur Verfügung. Eine ausgeklügelte Technik ermöglicht mit der Re 460 ein komplett neues Fahrerlebnis durch Ihre Modellbahn-Traumwelt. In einem Führerstand ist eine kleine, kaum sichtbare Kamera eingebaut, die über ein sehr großes Weitwinkelobjektiv verfügt. Damit wird die komplette Frontansicht auf Ihr Smartphone, Tablet oder Ihren Computer übertragen.

Eingeblendet kann auch der passende Führerstand der Original-Re 460 werden. Noch mehr Spielspaß kommt auf, wenn das Modell in Kombination mit der innovativen Z21 Steuerung bedient wird. Mit ihrer Hilfe kann die kleine Lokomotive wie das Original durch Bedienen diverser Hebel und Schalter gesteuert werden. So kommt auf der heimischen Modellbahnanlage noch mehr Freude an der Eisenbahn auf.

- In Kürze im Fachhandel erhältlich.





Art. Nr. 73280	E-Lok 460 016-9 der SBB, DC
UVP € 429,00	mit eingebauter Kamera

Art. Nr. 79280	E-Lok 460 016-9 der SBB, AC
UVP € 429,00	mit eingebauter Kamera

Weitere Informationen erhalten Sie bei unseren Vertriebspartnern sowie auf unserer Homepage.

www.roco.cc